

STEVEN
DEVLOO

INBOX

Beschermengel Europa

Geloof het of niet, maar de Europese Unie ziet ons doodgraag. 'Ja, mijn belastinggeld zeker', denk je? Dat ook natuurlijk, maar mocht er zoiets bestaan als de Nobelprijs voor de Verkeersveiligheid, dan zouden de Noren wel eens aan Brussel kunnen denken. Ongeveer 13 jaar geleden besloot de Europese Commissie immers dat het aantal verkeerslachtoffers naar beneden moest. Het probleem? De burger die zich met zijn auto te pletter rijdt terwijl hij zijn schoenveter knoopt, dat dringende telefoontje pleegt of, als je Tom Boonen heet, uitwijkt voor een kat.



niet waterdicht is. Zo zou 1 op de 5 oproepen niet bij de alarmcentrale geraken. En dan is er nog het gedoe met privacy. Hoewel expliciet verboden, kan je met eCall een voertuig traceren en wie weet welke andere vieze dingen. Anderzijds opent het zaakje ook een waaiertje aan perspectieven. De technologie maakt het mogelijk dat een auto zelfstandig communiceert met pechinstanties of de garage over onderhoud, motorstoringen of een lekke band. Uiteindelijk kan je het beschouwen als een platform waar je verschillende diensten combineert, vergelijkbaar met de apps op je smartphone. Dat veronderstelt twee zaken: dat je als bestuurder de keuze hebt om zelf apps te kiezen en dat mensen vrij producten kunnen aanbieden zolang die de veiligheid niet in het gedrang brengen. Alleen willen autoconstructeurs zelf de touwtjes in handen houden en bepalen wie wat aanbiedt, wat niet noodzakelijkerwijs in het voordeel speelt van de consument. Met andere woorden, gaan we naar een gesloten systeem zoals bij Apple of naar een open omgeving die innovatie stimuleert? Lobbyisten lopen zich al warm voor deze veldslag met immense inzet: de toegang tot miljoenen voertuigen. Met dank aan eCall. AW

Extra vervelend wordt het wanneer er niemand in de buurt de hulpdiensten kan verwittigen, zodat je als een gestrande walvis verkommerd in een wrak. De mirakeloplossing heet eCall. Nadat een auto in een ernstig ongeval betrokken is, moet die zelfstandig een oproep naar de hulpdiensten versturen met daarin informatie over de plaats en het tijdstip van het ongeval, de rijrichting en het aantal passagiers van het voertuig. Terwijl jij dus je wonden likt, zal je wagen, of het schroot dat er van overblijft, automatisch een telefoontje plegen. De alarmcentrale zoekt vervolgens contact met de inzittenden. Blijft het stil, dan wordt er onmiddellijk een ziekenwagen de baan opgestuurd. Op het vlak van menslievendheid is het idee zeker goud waard, alleen kreeg de ontwikkeling van de technologie af te rekenen met zoveel ver-

traging dat zelfs het Fyra-debacle erbij verbleekt. Niet alleen moeten autoconstructeurs de mikmak in hun wagens integreren, ook telecomoperatoren moeten de nodige aanpassingen doorvoeren om ervoor te zorgen dat een Belgische wagen in Polen de hulpdiensten kan contacteren. 'Geen kattenpis', zou Jan Becaus zeggen, wat meteen het kostenplaatje van enkele honderden miljoenen euro's verklaart. Uiteindelijk zou eCall tegen 2015 een verplicht nummer worden in alle nieuwe auto's, waardoor de Europese uitvaartsector jaarlijks 2.500 klanten verliest. Al kan het een schel minder zijn, aangezien het systeem

**ECALL MOET
JAARLIJKS 2.500
LEVENS REDDEN**
