

Uitbijter:

Taal en de markt voor treinvervoer

Hoe nationale marktpartijen invulling geven aan EU-richtlijnen hangt onder meer af van hun interpretatie van de kernelementen. Een verschil in taalopvatting kan hiermee leiden tot een onjuiste informatiestroom over de markt en risico's. Een voorbeeld van de markt voor treinvervoer in Europa maakt dit duidelijk.

KAREEM CHIN
Onderzoeker bij het
American Security
Project

**WILFRED
DOLFSMA**
Hoogleraar aan
de Rijkuniversiteit
Groningen

**RENE
VAN DER EIJK**
Docent en onderzoeker
aan de Rijkuni-
versiteit Groningen

LUKAS DENK
Business developer
bij Alpha Founders

Dat veel van wat er op een markt gebeurt talig is, wisten we al (McCloskey en Klammer 1995) – 25 procent van het bnp houdt verband met wat professionele praters zoals advocaten doen. Dat de taal die gebruikt wordt het marktproces en de uitkomsten kan beïnvloeden weten we ook: hoe in de pers over de economie wordt gesproken beïnvloedt partijen (McCarthy en Dolfsma 2009). Maar gesteld kan worden dat taal zelfs een markt kan maken of breken. De markt voor treinvervoer in Europa is een voorbeeld, maar in welke markt is het uiteindelijk niet van belang hoe iets bekend, gedefinieerd, of juridisch vastgelegd is? De gevolgen van afwijkend begrip voor betrokken partijen en mogelijke toetreders op deze markten, en voor het EU-beleid om concurrentie te stimuleren zijn aanzienlijk. In juni stemt het Europees Parlement over hervormingsvoorstellen voor het Europese spoornet, ook wel het Vierde Spoorpakket genoemd (European Business, 2013). Naast toenemende concurrentie en veiligheid moet de interoperabiliteit verbeteren. Harmonisatie van regels en technische normen kan, is de verwachting, leiden tot cruciale reistijd- en kostenbesparingen (European Commission, 2006). De talige werkelijkheid is echter weerbarstig.

Een belangrijke voorwaarde voor ondernemers om zich

in een nieuwe markt te begeven is relevante informatie voor het kunnen inschatten en afdekken van risico's. Voor de markt voor treinvervoer worden ongelukken en bijna-ongelukken minutieus bijgehouden op Europees niveau, wettelijk verordonneerd (EC richtlijn 2004/49/EC), met uitgebreide instructies over hoe data aangeleverd moeten worden. De European Railway Agency (ERA) is hier strikt in, richting nationale veiligheidsinstanties, en heeft een omvangrijke database waaruit iedereen kan putten. Met name de bijna-ongelukken zijn interessant, omdat echte ongelukken die later optreden hieraan gerelateerd kunnen zijn. Zo wordt preventie mogelijk, en kunnen de met ongelukken samenhangende kosten worden ingeschat. Dat laatste is voor bestaande en vooral nieuwe marktspelers interessant.

Binnen de EU-landen bestaan opvallende verschillen als het gaat om de verhouding tussen spoorwegongelukken of bijna-ongelukken en de daaraan gerelateerde ongelukken (tabel 1; Chin *et al.*, 2013). Voor de duidelijkheid toont de tabel alleen de uitschieters. In 2011, het jaar waarvoor de meest recente data beschikbaar zijn, is de gemiddelde verhouding tussen bijna-ongelukken en echte ongelukken 5:1. Er waren in zes EU-landen 1155 gerapporteerde ongelukken en 5947 bijna-ongelukken. De verhouding loopt van 3:1 tot 15:1. De verhouding tussen bijna-ongelukken enerzijds en gerelateerde ongelukken anderzijds laat nog grotere afwijkingen zien: die verhouding loopt van 11:1 tot 57:1. Gerelateerde ongelukken zijn ongelukken die gesignaleerd worden door een beveiligingssysteem met automatische treinbeïnvloeding - de Engelse term hiervoor is *Automatic Train Protection (ATP)*. Deze verschillen in de verhouding zijn groot, en zijn niet toe te schrijven aan de grootte van het spoornetwerk in een land. Het lijkt er zo op dat 29 procent van de ongelukken voorkomen kan worden als signalen uit ATP-systemen serieuzer genomen worden – in de EU 336 gerelateerde ongelukken op een totaal van 1155 ongelukken. Maar, wat wordt er geregistreerd, en binnen welke categorie?

Het Verenigd Koninkrijk heeft, vergeleken met de ande-

De auteur heeft verklaard dit artikel alleen te publiceren in ESB en niet elders te publiceren in wat voor medium dan ook. Het is wel toegestaan om het artikel voor eigen gebruik en voor publicatie op een intranet van de werkgever van de auteur aan te wenden.

re landen, relatief veel minder gerelateerde ongelukken (1:21) dan ongelukken (1:5) ten zichte van bijna-ongelukken. In de ene rangschikking scoort het Verenigd Koninkrijk laag en in de andere hoog. De verschillen zijn groot, maar wijzen die echt op sterk afwijkende verschillen in onveiligheid tussen de landen? Het materiaal dat in de verschillende landen gebruikt wordt is generiek, en de opleidingen voor de spoorwegprofessionals zijn gestandaardiseerd. De verschillen in de cijfers zijn daarom opvallend. Wie de wijze waarop de cijfers

geven wanneer een trein door een rood licht rijdt. ATP is er daar slechts één van. ATP wordt in het Verenigd Koninkrijk niet gezien als een 'soortnaam' voor dergelijke systemen, zoals dat het geval is in de EU-wetten en -richtlijnen, maar als 'merknaam'. Dit leidt ertoe dat er in het Verenigd Koninkrijk minder 'gerelateerde ongelukken' geregistreerd worden dan er daadwerkelijk zijn.

Bestaande EU-richtlijnen kunnen (nog) specifiekere worden opgesteld om dergelijke onduidelijkheden uit te sluiten, maar de vraag is of dat voldoende oplevert om alle 29 procent gerelateerde ongelukken aan te grijpen om echte ongelukken te voorkomen. Bovendien zorgen extreem specifieke regels voor veel extra kosten en inflexibiliteit (Dolfsma, 2013). Hoe vaak moeten assen van treinen gecontroleerd worden? Wanneer moet een trein tot stilstand gedwongen worden door een systeem? Mag de inschatting van een machinist op grond van zijn expertise nooit doorslaggevend zijn? Er ligt hier een kosten-baten-afweging, maar er zal ook steeds enige onduidelijkheid blijven bestaan. Gevolg is dat bijvoorbeeld een speler uit één EU-markt een verkeerde inschatting van de risico's zou kunnen maken in het geval hij actief zou willen worden in een andere markt.

Sommige kernelementen in de EU-richtlijnen worden op heel verschillende wijze geïnterpreteerd en uitgevoerd

geregistreerd worden nauwkeurig bekijkt, ziet hoe taal een rol speelt. Sommige kernelementen in de richtlijnen die de EU uitvaardigt worden op heel verschillende wijze geïnterpreteerd en uitgevoerd in deze landen. Dat heeft te maken met hoe wetten en richtlijnen begrepen worden in de dagelijkse praktijk, maar heeft ook te maken met de lokaal gebruikte taal en het begrip dat mensen in de praktijk van de wetten en richtlijnen hebben. Wetten en richtlijnen kunnen niet alles voorschrijven dat nodig is voor of bijdraagt aan een goede uitvoering. In het Verenigd Koninkrijk worden bijvoorbeeld verschillende beveiligingssystemen gebruikt die een signaal

CONCLUSIE

Taal kan het functioneren van een markt beïnvloeden – een afwijkende interpretatie van kernelementen in EU-richtlijnen zorgt op de Europese markt voor treinvervoer voor een onjuiste informatiestroom. Omdat nieuwe markttoetreders deze informatie gebruiken voor het inschatten en afdekken van ondernemingsrisico's, wordt hun keuze om wel of niet tot een markt toe te treden hierdoor bepaald. En wanneer bekend is dat ondernemingsrisico's in een specifieke sector niet juist ingeschat kunnen worden vanwege een lage integriteit van marktinformatie, kunnen bijvoorbeeld verzekeringsmaatschappijen huiverig zijn om er zich in te mengen.

Ongelukken op het spoor in Europese landen

FIGUUR 1

	Duitsland	Frankrijk	Spanje	Verenigd Koninkrijk	Italië	Polen	Totaal
(1) Ongelukken	285	154	42	78	108	488	1155
(2) Bijna-ongelukken	952	889	471	414	1603	1618	5947
(3) Gerelateerde ongelukken	88	64	19	20	28	117	336
(2) : (1)	3,3 : 1	5,8 : 1	11,2 : 1	5,3 : 1	14,8 : 1	3,3 : 1	5,1 : 1
(2) : (3)	10,8 : 1	13,9 : 1	24,8 : 1	20,7 : 1	57,3 : 1	13,8 : 1	17,7 : 1

Bron: ERA; Chin et al., 2013

LITERATUUR

- Chin, K., L. Kenk, T. Ersoz, S. Klepsch en R. Stanescu (2013) *Risk in the Railway Industry – a comparative analysis of institutional structures and KRIs in the European Railway Industry*. Rotterdam: International Business Project.
- Dolfsma, W.A. (2013) *Government Failure*. Cheltenham: Edward Elgar.
- EU Business (2013). *Fourth Railway Package*. Publicatie te vinden op www.eubusiness.com.
- European Commission (2006). *Insurance of railway undertakings*. Brussel: Europese Commissie.
- McCarthy, K.J. en W. Dolfsma (2009) What's in a name? Understanding the language of the credit crunch. *Journal of Economic Issues*, 43(2), 531–548.
- McCloskey, D. en A. Klamer (1995) One quarter of GDP is persuasion. *American Economic Review*, 85(2), 191–195.