

Zal de Europese Unie treinbestuurders verplichten Engels te spreken?

Pierre Dieumegard

1 Chronologie

Op 20 mei 2023 publiceert „The Telegraph” een artikel [„De Europese Unie zal haar treinbestuurders dwingen Engels te spreken”](#).

De inleiding luidt:

„Brussel zal EU-treinbestuurders dwingen Engels te spreken volgens regels die bedoeld zijn om nauwere banden tussen de lidstaten te bevorderen.

De regels die dit najaar in het kader van de Europese richtlijn treinbestuurders moeten worden aangekondigd, vereisen de toepassing van één gemeenschappelijke taal.

Bronnen zeggen dat Engels moet worden geselecteerd, ondanks terughoudendheid van sommige EU-lidstaten na de brexit.

...

Brusselse bronnen hebben bevestigd dat een update van de richtlijn treinbestuurders gepland is voor het najaar van dit jaar. Ze waarschuwen echter dat de beslissing nog zou kunnen worden uitgesteld. ”

Dit artikel volgt op de publicatie in het Publicatieblad [van de Europese Unie op 17 mei 2023](#)¹ bij een resolutie van het Europees Parlement van 13 december 2022 (de plenaire vergadering van Straatsburg) „Actieplan voor de ontwikkeling van het langeafstands- en grensoverschrijdend personenvervoer”.

38. [Het Europees Parlement] benadrukt voorts de noodzaak om op EU-niveau één werktal te bevorderen, namelijk het Engels, voor treinbestuurders die passagiers vervoeren op grensoverschrijdende langeafstandsroutes en die tijdens de reis de talen van de lidstaten niet spreken

Verwijzingen naar het begin van deze resolutie omvattende [de studie van de Commissie van oktober 2021](#) (478 bladzijden in het Engels) getiteld „Lange afstand grensoverschrijdende passagierstreindiensten”. Veel mensen („Stakeholders”) die zich bezighouden met internationaal vervoer werden geïnterviewd om hun mening te geven.

Het lijkt erop dat het probleem van talen voor treinbestuurders twee keer wordt aangepakt:

— blz. 73: *Belanghebbenden benadrukten ook dat de Europese spoorwegen een breed scala aan technische en operationele systemen en talen gebruiken. In de luchtvaart daarentegen betekenen gemeenschappelijke normen en één taal dat getrainde bemanningsleden kunnen opstijgen, tussendoor vliegen en landen op bijna alle luchthavens in Europa of de wereld zonder verdere opleiding.*

— blz. 413: *Spoorwegen werken in verschillende talen. Treinbestuurders moeten mogelijk een relevante lokale taal spreken om aan de veiligheidseisen te voldoen. Andere treinpersoneel moet mogelijk een of meer lokale talen spreken om te adverteren en voor passagiers te zorgen.*

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; beschikbaar in alle officiële talen van de Europese Unie, ter vervanging van de twee letters die de taal aangeven door die van een andere taal, bijvoorbeeld door „FR” te vervangen door „ES” om Spaans te hebben.

Het taalprobleem lijkt niet te worden aangepakt in de mogelijke maatregelen om belemmeringen voor het langeafstandsvervoer per spoor weg te nemen (blz. xiii = blz. 25).

2 Verschillen tussen lucht- en spoorvervoer

Het ene vliegtuig gaat van het ene vliegveld naar het andere zonder land aan te raken, dus zonder contact te maken met het overvliegende land, en dus zonder interactie met de bevolking van het land. Als alles goed gaat, heeft de bemanning alleen contact met professionals (luchtverkeersleiders). Zelfs in geval van moeilijkheden is er geen contact met de bevolking van het land, omdat het vliegtuig alleen op een luchthaven kan landen (zoniet, in het algemeen, het ongeval is zeer ernstig, met veel doden).

Integendeel, een trein rijdt op een spoor op grondniveau. Als alles goed gaat, hebben tussen twee stations, de treinbestuurders (en de controleurs, en de rest van de bemanning) niet meer contact met de bevolking dan voor luchtvervoer. In het geval van incidenten, voorzichtigheid commando's om de trein te stoppen, en er zijn frequente uitwisselingen met de bevolking van het land.

Bijvoorbeeld, in het geval van een catenary ruptuur, een val van een boom op het spoor, of de verplaatsing van vee op de weg, lokale professionals moeten worden betrokken, en er is een noodzaak om informatie uit te wisselen met hen. In geval van zelfmoord of persoonlijk ongeval moeten hulpverleners, politie- en gerechtelijke autoriteiten in het land ter plaatse ingrijpen en daarom informatie uitwisselen met de stewardessen.

Daarom is voor het spoorvervoer „één enkele werktaal op EU-niveau” niet voldoende, het is noodzakelijk om te kunnen spreken met de inwoners van het land, die niet noodzakelijkerwijs de „enkele werktaal” kennen. Er zij aan herinnerd dat in een verslag aan het Europees Parlement van september 2022 „ [Deaankpak van meertaligheid van de Europese Unie in haar eigen communicatiebeleid](#)” de meerderheid van de inwoners van de Europese Unie het Engels niet begrijpt.

3 Probleem van democratisch functioneren in de besluitvorming

Formeel lijkt de regel gerespecteerd te worden. Het Europees Parlement, het (gedeeltelijk) wetgevingsorgaan van de Europese Unie, heeft naar aanleiding van de voorbereidende werkzaamheden van de Commissie (de studie van oktober 2021) een (niet-bindende) resolutie uitgebracht. Ten tweede werkt de Commissie, het uitvoerend orgaan van de Europese Unie, aan de uitvoering van deze resolutie en werkt zij aan een (bindende) richtlijn die vervolgens in nationale wetgeving moet worden omgezet.

3.1 Degenen die het meest getroffen zijn door talen in het spoorvervoer lijken niet te zijn geraadpleegd.

De studie van de Europese Commissie werd op de hoogte gebracht van de antwoorden van veel belanghebbenden in het spoorvervoer (tabel R.2): infrastructuurbeheerders, oude of nieuwe spoorwegen, vertegenwoordigers van passagiers, reisbureaus, enz. De lijst van geïnterviewde personen of organisaties ligt tussen de bladzijden 87 (113) en 94 (120).

Het zou echter nuttig zijn om treinbestuurders te raadplegen over hun communicatiebehoeften, zelfs als het de politieke autoriteiten zijn die de beslissing moeten nemen.

3.2 Het verschijnen van het Engels in de resolutie van december 2022 lijkt een toevoeging te zijn zonder veel rechtvaardiging.

De paragraaf voor het opleggen van het Engels is een van de twee andere paragrafen over het belang van de taalvraag:

37. [Het Europees Parlement] erkent het belang van het taalprobleem voor treinbestuurders die grensoverschrijdend reizen en verzoekt de Commissie de ontwikkeling van digitale taalinstrumenten te bevorderen, die een betaalbare oplossing kunnen zijn om taalbarrières te helpen overwinnen en bestaande lacunes op te vullen;

38. [Het Europees Parlement] benadrukt voorts de noodzaak om één EU-brede werktaal, namelijk het Engels, te bevorderen voor treinbestuurders die passagiers vervoeren op grensoverschrijdende langeafstandsroutes en die tijdens de reis de talen van de lidstaten niet spreken;

39. [Europees Parlement] steunt de taalopleiding van spoorwegpersoneel zodat zij adequaat kunnen inspelen op de eisen van alle passagiers

In de paragrafen 37 en 39 wordt in het algemeen gesproken over het belang van de kwestie van de taal. Dit is in overeenstemming met het algemene beleid van de Europese Unie, dat meertaligheid bevordert. In punt 38 wordt daarentegen gesproken van het opleggen van Engels aan bestuurders van passagierstreinen: men kan zich afvragen „waarom Engels”, maar ook „waarom passagierstreinen?”, omdat het wenselijk is om het goederenvervoer per spoor te ontwikkelen voor een ecologische transitie van vervoer.

De bevordering van het Engels als één enkele taal lijkt geen logisch gevolg van de vorige paragrafen: indien een dergelijk besluit zou worden genomen, zou dit moeten worden gerechtvaardigd door inleidende argumenten, hetgeen in casu niet het geval lijkt te zijn. „Verder” is meestal een uitdrukking die aangeeft dat wat wordt beschreven geen deel uitmaakt van het belangrijkste discours: betekent dit dat de wens om Engels te promoten is toegevoegd zonder enige directe link naar de hoofdtoespraak?

3.3 De chronologie van publicaties is niet bevorderlijk voor een democratisch debat

De democratische werking van een instelling wordt niet alleen gemeten door te stemmen met een meer of mindere meerderheid. Democratisch functioneren vereist duidelijke informatie en debat om weloverwogen beslissingen te kunnen nemen.

De studie van de Europese Commissie dateert van oktober 2021 en de resolutie van het Parlement is tijdens de vergaderperiode van december 2022 goedgekeurd. Er wordt gehoopt dat de parlementsleden in deze periode in staat zijn geweest om de inhoud van deze resolutie te bespreken.

Maar de bekendmaking in het Publicatieblad dateert van mei 2023: bijna zes maanden zijn verstreken. Dit is erg lang, en okan dit interval niet rechtvaardigen door vertaalvertragingen. Waarom zo'n vertraging?

Het artikel in „The Telegraph” verscheen pas drie dagen later, met aanwijzingen van een richtlijn die in het najaar moet worden uitgevaardigd (slechts vier maanden later). Het lijkt er dan ook op dat de formulering van de richtlijn ver gevorderd is, terwijl de tekst van de resolutie zojuist is gepubliceerd. Zoals het artikel alleen zegt „Brons beweren dat...”, kunnen we niet weten waar de voorbereiding van de richtlijn is. Dit laat de beroepsbeoefenaren of de verschillende betrokkenen dan ook weinig kans om hun mening te geven.

Het is dus mogelijk/waarschijnlijk dat de te publiceren richtlijn alleen door technocraten zal zijn opgesteld, zonder rekening te houden met de adviezen van de belangrijkste betrokkenen. Het is een schande.

We kunnen beter dromen als de democratische werking van de Europese Unie.

4 Bijlage: de huidige situatie

4.1 Volgens de Franse vakbond CGT (www.cheminotcgt.fr)

In een artikel van mei²2021 was de vakbond al bezorgd over bedreigingen van alle Engelstaligen, die de spoorwegveiligheid in gevaar zouden brengen.

*Sinds 2007 bevat punt 8 van bijlage VI bij de Europese Richtlijn 2007/59/EG minimumnormen voor taaleisen. Om een trein op het Europese netwerk te besturen, moet een monteur beschikken over een **B1-niveau van taalvaardigheden** in elk land waar hij rijdt.*

4.2 Volgens het Publicatieblad van de Europese Unie

De³ hierboven genoemde tekst van de Europese richtlijn geeft niveau B1 niet duidelijk aan, maar geeft directe aanwijzingen voor de verwachte competenties.

8. TAALTESTS

De bestuurder die met de infrastructuurbeheerder moet communiceren over veiligheidsbepalende kwesties, beschikt over taalvaardigheden in de taal die door de betrokken infrastructuurbeheerder is aangegeven. Deze kennis moet het mogelijk maken om actief en effectief te communiceren in routinematige, problematische en noodsituaties.

De bestuurder moet de in de TSI „Exploitatie” gespecificeerde berichten en communicatiemethode kunnen gebruiken. Zij moet kunnen communiceren overeenkomstig niveau 3 van de volgende tabel:

3 — kan ingaan op praktische situaties waarbij sprake is van een onvoorzien element

— kan een beschrijving maken

— kan deelnemen aan een eenvoudig gesprek

De minimale frequentie van de onderzoeken is als volgt: A) taalvaardigheden (alleen wanneer de taal niet de moedertaal van de persoon is): om de drie jaar of na een afwezigheid van meer dan een jaar



2 <https://www.cheminotcgt.fr/metiers/exploitation/anglais-la-langue-du-futur-dans-le-monde-ferroviaire/?categorie=32>

3 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0059&from=ES#page=27>