

Examenprogramma

Veiligheidscommunicatie

Versie 1.0, 6 augustus 2012, vastgesteld door IL&T
Vernieuwde versie 1.6 d.d. 1 juli 2020, vastgesteld door beheergroep VVRV

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
namens deze:
Directeur Stichting Veiligheid en Vakmanschap Railvervoer (VVRV)

P.C.M. van der Hoeven

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Vakbekwaamheidseisen	4
3	Beoordeling van de vakbekwaamheid	5
3.1	Wijze van beoordeling.....	5
3.2	Normering en cesuur	5
3.3	Verstrekking certificaat	5

Versiebeheer

Versie	Datum	Aard van de wijzigingen	Gewijzigd door	Goedgekeurd door
1.0	5 dec 2011	Goedgekeurde versie SERV		Patrick van der Hoeven
2.0	6 aug 2012	1 ^e goedgekeurde versie VVRV	André Japin	Patrick van der Hoeven Verificatie door IL&T
1.1	1 sep 2016	Adresregel aangepast. Tekstuele aanpassingen (examen ipv toets en kandidaat ipv medewerker bijvoorbeeld). 3 casussen ipv 2. Lay out aangepast.	Inge Bochart	Patrick van der Hoeven
1.2	18 sep 2016	Nogmaals verduidelijkt dat 3 casussen gedaan worden die alle drie goed beoordeeld moeten worden.	Inge Bochart	Patrick van der Hoeven
1.3	22 nov 2016	Duidelijker beschreven hoe het simulatieexamen verloopt (telefoonset, aantal fouten, gewenst gedrag); Vakbekwaamheidseisen aangepast; praktijkexamen verwijderd, portofoon verwijderd, vakbekwaamheidseisen 1.4 en 3 verkort; toevoeging geëncommitteerde.	Inge Bochart	Gerrit Boelens
1.4	28 aug 2017	Vermeld dat het examen is beëindigd bij een kritische fout; de casus waarin de fout wordt gemaakt wordt wel afgemaakt	Inge Bochart	Gerrit Boelens
1.5	1 jan 2019	Ministerie I&M vervangen door I&W. Wettelijke grondslag toegevoegd. Par. 3.3 toegevoegd. Rechtsmiddelenclausule toegevoegd.	Inge Bochart	Beheergroep VVRV
1.6	1 juli 2020	Bedoeling van het examen, kritische fout en herstelmogelijkheid beschreven, twee fouten bij spelling. VBE 1 iets anders verwoord. 1.1 conform Regeling ProRail	Inge Bochart	Beheergroep VVRV

1 Inleiding

Algemeen

In het railverkeerssysteem vindt communicatie plaats tussen veiligheidsfunctionarissen. Als deze communicatie betekenis heeft voor de arbeidsveiligheid van de medewerkers en/of de spoorwegveiligheid (veiligheid van het treinverkeer en rangeerbewegingen) noemen we dat veiligheidscommunicatie. De verzonden en ontvangen berichten heten veiligheidsberichten.

Het kunnen voeren van veiligheidscommunicatie is voor de persoonlijke veiligheid en spoorwegveiligheid van zeer groot belang. Het certificaat veiligheidscommunicatie maakt deel uit van de examenprogramma's machinist, rangeerder, wagencontroleur en treindienstleider. Het certificaat geeft aan dat de houder in staat is de veiligheidscommunicatie in normale, stressvolle en in bijzondere situaties te voeren in het kader van zijn/haar functie.

De veiligheidscommunicatie varieert per taak/functie naar aard en omvang. De casussen in het simulatie examen sluiten aan bij de werksituatie van de veiligheidsfunctie die de kandidaat uitvoert. Het certificaat is ook geldig voor andere functies dan de functie waarop het examen is afgestemd. Bij functiewisseling behoeft de kandidaat dan ook niet opnieuw een toets af te leggen. Wel moet de werkgever dan aanvullende instructie geven voor zover dat van belang is voor de afwijkende aspecten van de omgeving waarin de medewerker gaat werken.

In het examen veiligheidscommunicatie gaat het om gespreksregels en communicatieprocedures. Het gaat daarbij niet om de handelingen van de veiligheidsfunctionaris in zijn/haar vakgebied, maar om de juiste toepassing van de regels en procedures veiligheidscommunicatie zoals beschreven in de Regeling Communicatieprocedures van ProRail.

Wettelijke grondslag

Het examen is gebaseerd op de Europese wet- en regelgeving, en de vertaling daarvan naar Nederlandse wetgeving, met name het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (BSP 2011) en de TSI OPE, exploitatie en verkeersleiding, en de uitwerking daarvan door ProRail in de Regeling communicatieprocedures en het Formulierenboek.

Toelatingsvoorwaarde voor het examen

- De kandidaat beschikt over voldoende kennis van het Nederlands om de voor de functie gebruikelijke procescommunicatie te voeren en begrijpen (artikel 5 van het Besluit spoorwegpersoneel 2011). Het niveau dat minimaal nodig is om deze communicatie te kunnen uitvoeren is het niveau B1 zoals gedefinieerd door de CEFR en de ongeveer gelijke taaleis in de TSI (niveau 3) en - voor machinisten - in de Europese machinistenrichtlijn. De kandidaat moet de taal duidelijk kunnen spreken; zonder dialect of accent dat de verstaanbaarheid negatief beïnvloed.

Kandidaten waarvan bij het examen blijkt dat ze niet voldoen aan de toelatingsvoorwaarde kunnen worden uitgesloten van verdere deelname. Ze kunnen deelnemen aan een Taalexamen.

2 Vakbekwaamheidseisen

Om voor een certificaat in aanmerking te komen moet worden vastgesteld dat de kandidaat voldoet aan onderstaande vakbekwaamheidseisen.

1	De kandidaat kan de veiligheidscommunicatie voeren conform de door de Infrabeheerder vastgestelde procedures voor het voeren van veiligheidscommunicatie (gebaseerd op de TSI OPE) en met toepassing van het Formulierenboek
Criteria	
1.1	De kandidaat hanteert de (door de infrastructuurbeheerder vastgestelde): <ul style="list-style-type: none"> • regels voor de identificatie • dienstuitdrukkingen • standaard berichtenstructuur (voor noodberichten, Aanwijzingen, en overige berichten) • regels voor plaatsbepaling • regels voor het uitspreken van getallen • regels voor Aanwijzingen (machinist/treindienstleider)
1.2	De kandidaat gebruikt het NATO-alfabet bij het spellen van woorden en aangeven van letters bij een aanduiding
1.3	De veiligheidscommunicatie is verstaanbaar, nauwkeurig en begrijpelijk in normale maar ook in stressvolle/drukke situaties en situaties waarbij communicatie anderszins onder druk staat (slecht weer, sterk omgevingsgeluid, incidenten, verstoringen en calamiteiten)
1.4	De kandidaat; <ul style="list-style-type: none"> • laat de ander uitspreken • vermijdt ontkenningen • spreekt kort en zakelijk
2	De kandidaat kan teksten van veiligheidsberichten die hij/zij ontvangt begrijpen en kan zonodig doorvragen/vragen beantwoorden en te ondernemen acties benoemen
Criteria	
2.1	De kandidaat herhaalt het ontvangen bericht en laat het door hem/haar uitgesproken bericht herhalen (Bij Aanwijzingen alleen variabelen herhalen, behalve datum en tijd)
2.2	De kandidaat vraagt zonodig door
2.3	De kandidaat reageert op gestelde vragen
2.3	De kandidaat laat merken dat hij weet wat van hem/haar wordt verwacht
3	De kandidaat is zich bewust van het belang van zorgvuldige veiligheidscommunicatie en toont dat door het consequent toepassen van de regels
Criteria	
3.1	De kandidaat houdt zich aan de regels voor de veiligheidscommunicatie ook als dat niet gebeurt door de gesprekspartner
3.2	De kandidaat spreekt zijn/haar gesprekspartner aan als die niet de juiste regels voor veiligheidscommunicatie hanteert.

3 Beoordeling van de vakbekwaamheid

VVRV voert namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de beoordeling (lees: examinering) uit waarmee wordt vastgesteld dat de kandidaat voldoet aan de noodzakelijke vakbekwaamheidseisen.

3.1 Wijze van beoordeling

Simulatie-examen

Het examen wordt afgenomen op een examenlocatie van VVRV, met behulp van een telefoonset. Er worden drie korte casussen gespeeld van in totaal ongeveer 20 minuten. Het examen wordt afgenomen door twee gecertificeerde examinatoren van VVRV, één daarvan heeft de rol van spelleider. Spelleider en kandidaat zijn van elkaar gescheiden door een wand. De gesprekken worden opgenomen. De examinerator beoordeelt het verloop van de drie gesprekken met behulp van een beoordelingslijst. De beoordelingslijst bevat kritische punten en niet kritische punten. Kritische punten zijn punten die als ze fout worden gedaan direct gevaar kunnen opleveren voor de spoorwegveiligheid. Dat zijn fouten met betrekking tot:

- identificatie
- plaatsbepaling
- regels voor het uitspreken van getallen
- herhalen van het bericht
- invullen van variabelen op schriftelijke Aanwijzingen (machinist/treindienstleider).

Een fout op één van deze aspecten leidt tot een onvoldoende voor het examen. Er is herstelmogelijkheid binnen de casus. Na het maken van een kritische fout die niet door de kandidaat is hersteld, wordt de casus afgemaakt. Daarna is het examen beëindigd.

De kandidaat krijgt twee woorden aangeboden die hij/zij moet spellen met behulp van het NATO-alfabet.

Het kan voorkomen dat een gecommiteerde aanwezig is en/of dat het examen gefilmd wordt, uitsluitend ter verbetering van het examen.

3.2 Normering en cesuur

Simulatie-examen

De kandidaat is geslaagd voor het simulatie-examen als in alle drie casussen de kritische punten positief zijn beoordeeld en in twee van de drie casussen de niet-kritische punten.

Een fout op één van de kritische aspecten kan in elke casus eenmaal worden hersteld, indien nog fout leidt het tot een onvoldoende voor het examen.

Als een kandidaat zelf een fout herstelt wordt het criterium als voldoende beoordeeld.

De kandidaat mag twee fouten maken in het spellen met behulp van het NATO-alfabet.

3.3 Verstrekking certificaat

Een certificaat wordt verstrekt nadat de kandidaat heeft aangetoond aan de vakbekwaamheidseisen voor dat betreffende certificaat te voldoen.

Rechtsmiddelenclausule

Bezwaar en beroep Algemene Wet Bestuursrecht

Op grond van artikel 8.4 derde lid aanhef en onder b juncto artikel 7.1 lid 1 van de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb) staat geen bezwaar of beroep open tegen dit besluit inhoudende een beoordeling van het kennen of kunnen van een kandidaat of leerling die terzake is geëxamineerd of op enigerlei wijze is getoetst, dan wel inhoudende de vaststelling van opgaven, beoordelingsnormen of nadere regels voor die examinering of toetsing.

Indien u van mening bent dat met betrekking tot de besluitvorming niet aan de formele bij of krachtens de wet gestelde voorschriften is voldaan (o.a. Algemene wet bestuursrecht, Spoorwegwet, Besluit spoorwegpersoneel), kunt u binnen zes weken, na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt, bezwaar maken. Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ter attentie van de Staatssecretaris, postbus 20901, 2500 EX Den Haag. Het bezwaarschrift moet worden gedateerd en ondertekend en dient ten minste de volgende gegevens te bevatten: de aanduiding 'bezwaarschrift', naam en adres van de indiener, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar zich richt en de gronden van het bezwaar, alsmede een afschrift van het besluit.