

VVRV cluster Veiligheidscommunicatie



veiligheid & vakmanschap railvervoer

Vakkennis voor de
rangeerder

Inhoud

1	Voorwoord	3
2	Wat is veiligheidscommunicatie voor de rangeerder?	3
3	Wat zegt het Besluit Spoorwegpersoneel (BSP) over veiligheidscommunicatie?	3
4	Wat zegt de TSI-OPE over veiligheidscommunicatie?	4
5	Wat zegt de regelgeving van ProRail over veiligheidscommunicatie?	4
6	Wat zijn standaardaanwijzingen?	5
7	Waarom is er een examenverplichting voor veiligheidscommunicatie?	5
8	Wat houdt het gebruik van de portofoon in?	6
9	Wie bepaalt of en wanneer de eigen mobiele telefoon mag worden gebruikt?	6

1 Voorwoord

De vakkennis is bedoeld als bronmateriaal en niet als leerboek, vandaar ook het ontbreken van een didactische opbouw en afbeeldingen.

De vakkennis bevat de uitwerking van de vakbekwaamheidseisen conform wet- en regelgeving in het examenprogramma rangeerder. Het examen is hierop gebaseerd. Zie het examenprogramma op de website van VVRV. In de opleidingen kan uiteraard dieper worden ingegaan op bepaalde thema's en kan verbreding worden aangebracht.

Overal waar hij/zijn staat, dient ook zij/haar te worden gelezen.

De vakkennis is samen met deskundigen en naar beste weten en kunnen samengesteld. Toch kunnen er onjuistheden of onvolledigheden in de tekst geslopen zijn. VVRV is niet aansprakelijk voor schade als gevolg daarvan.

Versie november 2021

2 Wat is veiligheidscommunicatie voor de rangeerder?

Veiligheidscommunicatie gaat over het uitwisselen van veiligheidsberichten tussen veiligheidsfunctionarissen (machinist, treindienstleider, rangeerder, wagencontroleur) met als doel taken veilig te kunnen uitvoeren. De communicatie kan plaatsvinden zowel tussen hetzelfde type functionaris (bijvoorbeeld rangeerder - rangeerder) als tussen verschillende typen functionarissen (bijvoorbeeld rangeerder - treindienstleider).

Veiligheidsberichten zijn berichten die bij onjuiste uitvoering (niet, onvolledig, te vroeg/te laat) tot een treinincident kunnen leiden met slachtoffers en/of schade als gevolg.

Veiligheidsberichten kunnen bijvoorbeeld gaan over:

- storingen of beschadigingen aan de infrastructuur of het seinenstelsel
- toestemming om voorbij een stoptonend sein te mogen rijden
- rangeerbewegingen.

Duidelijke en juiste veiligheidscommunicatie voorkomt ernstige ongelukken. Onvolledige en niet-eenduidige communicatie heeft altijd een negatieve invloed op het ontstaan en verloop van een bijzonder voorval. Vandaar dat er voor veiligheidscommunicatie stringente regels (protocollen) zijn vastgesteld door de infrastructuurbeheerder.

Veiligheidscommunicatie is zo belangrijk dat gesprekken tussen de rangeerder en treindienstleider worden opgenomen. De bewaartermijn van deze gespreksopnamen is minimaal zeven dagen.

3 Wat zegt het Besluit Spoorwegpersoneel (BSP) over veiligheidscommunicatie?

Artikel 5 van het Besluit spoorwegpersoneel stelt dat veiligheidsfunctionarissen moeten beschikken over voldoende kennis van het Nederlands om de gebruikelijke procescommunicatie kan voeren en begrijpen.

Het niveau dat minimaal nodig is om deze communicatie te kunnen uitvoeren komt overeen met niveau 3 in de TSI OPE (vergelijkbaar met niveau 2F Nederlands referentiekader).

De veiligheidsfunctionaris moet de taal duidelijk kunnen spreken; zonder dialect of accent dat de verstaanbaarheid negatief beïnvloedt

4 Wat zegt de TSI-OPE over veiligheidscommunicatie?

De eisen voor veiligheidscommunicatie zijn onder andere terug te vinden in de 'Technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en beheer treinverkeer' van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem' (TSI Operations of TSI OPE):

- communicatie van veiligheidsberichten tussen treinpersoneel, ander personeel van de spoorwegonderneming en de treindienstleiding
- methode voor de communicatie van veiligheidsberichten
- taalvaardigheids- en communicatieniveau.

5 Wat zegt de regelgeving van ProRail over veiligheidscommunicatie?

De TSI/OPE 2019/773 beschrijft in aanhangsel C de regels voor communicatie van veiligheidsberichten. De infrastructuurbeheerder (ProRail) heeft deze regels voor veiligheidscommunicatie uitgewerkt en vastgesteld.

Procedures en regels:

- communicatie volgens standaard terminologie: hier de rgr ..., ontvangen..., over...., correct, fout ... ik herhaal, sluiten ...
- en standaard berichtenstructuur: identificatie, fonetisch en/of getal voor getal, juiste volgorde
- gebruik NATO-alfabet (internationaal fonetisch alfabet)
- gespreksdiscipline.

Houding en gedrag:

- effectief
- verstaanbaar
- blijk geven van begrip
- fouten opmerken
- juiste actie ondernemen
- belang van zorgvuldige communicatie
- elkaar aanspreken.

Het door de NATO (NAVO) gehanteerde spelalfabet is zo opgesteld dat woorden uit het alfabet niet of nauwelijks te verwisselen zijn, ook niet bij communicatie tussen sprekers van verschillende moedertalen; er is zo veel mogelijk gebruikgemaakt van woorden die in alle in de NAVO gangbare talen een eenduidige letterassociatie hebben.

Alpha	Echo	India	Mike	Quebec	Uniform	Yankee
Bravo	Foxtrot	Juliet	November	Romeo	Victor	Zulu
Charlie	Golf	Kilo	Oscar	Sierra	Whisky	
Delta	Hotel	Lima	Papa	Tango	X-Ray	

Zie ook de Regeling communicatieprocedures veiligheidsberichten van ProRail.

6 Wat zijn standaardaanwijzingen?

In de Regeling spoorverkeer staat dat de machinist aanwijzingen kan krijgen van de treindienstleider, een deel daarvan is gestandaardiseerd (standaardaanwijzingen).

Aanwijzingen zijn opdrachten die alleen door de treindienstleider schriftelijk of per spreekverbinding aan de machinist gegeven kunnen worden. Aanwijzingen hebben altijd te maken met de spoorwegveiligheid en moeten worden opgevolgd.

Waarschijnlijk in 2022 wijzigen deze naar Europese Instructies (overeenkomstig TSI-OPE).

7 Waarom is er een examenverplichting voor veiligheidscommunicatie?

Het kunnen voeren van veiligheidscommunicatie is voor de persoonlijke veiligheid en spoorwegveiligheid van zeer groot belang. De Minister van Infrastructuur & Waterstaat schrijft een examen 'Veiligheidscommunicatie' voor, dat wordt uitgevoerd door Stichting Veiligheid en Vakmanschap RailVervoer (VVRV). Het VVRV-examen 'Veiligheidscommunicatie' toetst algemene kennis voor alle veiligheidsfuncties én kennis die is toegespitst op de functie waarvoor de kandidaat wordt gecertificeerd (machinist, rangeerder, treindienstleider en wagencontroleur).

Het certificaat 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 bijzondere situaties te voeren in het kader van zijn/haar functie.

Het certificaat 'Veiligheidscommunicatie' is ook geldig voor andere functies dan die waarop het examen is afgestemd. Bij functiewisseling:

- hoeft de kandidaat daarom niet opnieuw het examen af te leggen
- moet de werkgever aanvullende instructie geven betreffende afwijkende aspecten van de omgeving waarin de medewerker gaat werken.

8 Wat houdt het gebruik van de portofoon in?

Als de portofoon voor veiligheidsberichten gebruikt wordt, gelden de regels voor veiligheidscommunicatie. Met de portofoon is het technisch mogelijk dat iedereen die op hetzelfde kanaal aanwezig is, kan praten. Omdat het mogelijk tot misverstanden leidt wanneer meerdere personen tegelijk praten, is afgesproken om:

- als gebruiker te wachten met het plaatsen van een oproep tot het kanaal vrij is (te zien aan een indicatie op de portofoon, bijvoorbeeld het niet meer knipperen van een rood lampje)
- voor het loslaten van de zendtoets de dienstuitdrukking 'over' te gebruiken; de ontvanger weet dan dat er teruggepraat kan worden
- een portofoongesprek af te sluiten met de dienstuitdrukking 'sluiten'.

9 Wie bepaalt of en wanneer de eigen mobiele telefoon mag worden gebruikt?

De spoorwegonderneming bepaalt of en wanneer het gebruik van de mobiele telefoon tijdens de rit is toegestaan.