

**ProRail**

## **Regeling Communicatieprocedures veiligheidsberichten**

Van Directeur ProRail Verkeersleiding  
Auteur Herman Tijsma

Kenmerk  
Versie 2.0  
Datum 24 mei 2012  
Bestand EDMS#2876595

Status Definitief

# ProRail

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Beheer</b>	<b>3</b>
2.1	Wijzingen	3
2.1.1	Algemeen	3
2.1.2	Specifiek	3
<b>3</b>	<b>Doel en doelgroepen</b>	<b>3</b>
3.1	Doel van dit document	3
3.2	Doelgroepen	4
<b>4</b>	<b>Taal</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Veiligheidscommunicatie</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>Gespreksdiscipline</b>	<b>4</b>
6.1	Gespreksregels	4
6.2	Identificatieplicht	5
6.3	Berichtenstructuur	5
6.3.1	Noodberichten	5
6.3.2	Aanwijzingen	5
6.3.3	Overige berichten	5
6.3.4	Dienstuitdrukkingen	6
6.3.5	NATO-spelalfabet en getallen	6
6.3.5.1	Spellen	6
6.3.5.2	Getallen	7

## 1 Inleiding

De Europese Unie heeft door het uitbrengen van Technical Specifications for Interoperability (TSI's) aan zowel Spoorwegondernemingen als aan Infrastructuurbeheerders richtlijnen en eisen gesteld.

Als uitgangspunt voor dit document gelden de TSI Operations Conventional Rail (TSI OPE CR), versie 2006 en de TSI Operations Highspeed (TSI OPE HS), versie 2008.

Er bestaan nieuwere versies van beide TSI's OPE, maar die zijn door de verantwoordelijk regelgever (Ministerie van Infrastructuur en Milieu) nog niet voor implementatie vrijgegeven.

In de TSI OPE<sup>1</sup> zijn zeer inhoudelijke regels vastgelegd voor zowel de mondelinge-, als de schriftelijke variant van veiligheidscommunicatie (aanwijzingen).

Deze notitie gaat specifiek in op mondelinge veiligheidscommunicatie, als beschreven in bijlage C van de TSI OPE: Methode voor de communicatie van veiligheidsberichten.

Voor schriftelijke veiligheidscommunicatie (aanwijzingen) is een afzonderlijk document opgesteld: het zgn. Formulierenboek.

## 2 Beheer

Deze regeling valt onder de verantwoordelijkheid van de Directeur ProRail Verkeersleiding. Wijzigingen vinden plaats na veranderingen van wet en regelgeving en gerelateerde wijzigingen en worden doorgevoerd in de cyclus van de Netverklaring (1 x per jaar in december). Zonodig zijn tussentijdse wijzigingen mogelijk.

Deze regeling is te vinden op: [www.prorail.nl/vervoerders](http://www.prorail.nl/vervoerders). Dit geldt ook voor de Netverklaring en het Formulierenboek.

### 2.1 Wijzigingen

Ten opzichte van de vorige versie (concept 0.1 d.d. 19 augustus 2011) zijn enkele wijzigingen doorgevoerd.

#### 2.1.1 Algemeen

De structuur van deze regeling is vanaf paragraaf 5 aangepast, enkele paragrafen zijn samengevoegd, toegevoegd of anders gerangschikt.

#### 2.1.2 Specifiek

- Paragraaf 5 is nieuw en geeft een toelichting op het begrip veiligheidscommunicatie.
- Bij paragraaf 6.1 zijn enkele aandachtspunten tekstueel aangepast.
- Paragraaf 6.2 is nieuw en gaat in op de identificatieplicht.
- Paragraaf 6.3.2 is aangevuld met een toelichtend tekst.
- Paragraaf 6.3.5.2 is aangevuld met een regel voor het uitspreken van datums en regel voor het uitspreken van een combinatie van cijfers en letters.

## 3 Doel en doelgroepen

### 3.1 Doel van dit document

Deze regeling is bedoeld om de uitgangspunten te definiëren voor de veiligheidscommunicatie tussen treindienstleiders en machinisten. Door het toepassen van deze uitgangspunten wordt

---

<sup>1</sup> Zowel in TSI OPE CR, als in TSI OPE HS.

“dezelfde taal” gesproken, waarmee de mogelijkheden tot miscommunicatie en daarmee potentiële veiligheidsincidenten worden beperkt.

## 3.2 Doelgroepen

Doelgroepen van dit document:

- de machinisten van alle in Nederland toegelaten Spoorwegondernemingen.
- de treindienstleiders van ProRail VL.

## 4 Taal

De taal, die in Nederland wordt gebruikt voor de veiligheidscommunicatie tussen treindienstleider en machinist, is de Nederlandse Taal.

## 5 Veiligheidscommunicatie

Veiligheidscommunicatie betreft het uitwisselen van veiligheidskritische berichten. Dit zijn berichten, die bij onjuiste uitvoering (niet, onvolledig, te vroeg of te laat), tot veiligheidsincidenten kunnen leiden met slachtoffers en/of schade als gevolg.

Veiligheidscommunicatie vindt plaats tussen treindienstleiders en machinisten en bij deze veiligheidsfunctionarissen onderling. Daarnaast kan er ook sprake zijn van veiligheidscommunicatie met andere gesprekspartners van treindienstleiders en machinisten.

Om misverstanden bij veiligheidscommunicatie zo veel mogelijk te voorkomen, zijn uitgangspunten van toepassing. Deze uitgangspunten worden in het navolgende hoofdstuk Gespreksdiscipline nader beschreven.

## 6 Gespreksdiscipline

### 6.1 Gespreksregels

- Spreek elkaar aan op het gebruik van de regels voor veiligheidscommunicatie.
- Veiligheidscommunicatie wordt gevoerd via een spreekverbinding die de gesprekken vastlegt (voicelogger en /of GSM-R);
- Het is bij aanvang van elk bericht van belang vast te stellen of de juiste gesprekspartners berichten met elkaar uitwisselen (identificatieplicht);
- Houdt gesprekken kort en zakelijk om de communicatiemiddelen maximaal ter beschikking te hebben voor alle toegelaten gebruikers;
- Gebruik voor het voeren van gesprekken de berichtenstructuur;
- Luister of er een gesprek gaande is voor u gaat spreken, behalve bij een noodbericht;
- Laat de ander uitspreken;
- Vermijd ontkenningen;
- Gebruik bij het spellen en losse letters het NATO-spelalfabet;
- Treinnummers / sein- en wisselnummers / getallen worden cijfer voor cijfer uitgesproken;
- Zorg dat misverstanden zijn uitgesloten:
  - Elk bericht moet door de ontvanger inhoudelijk herhaald worden
  - Elk herhaald bericht moet door de afzender worden gevolgd door de vaste dienstuitdrukking “correct” of “fout ik herhaal”
  - Elk bericht wordt beëindigd met de uitdrukking: “sluiten”
- Gebruik voor plaatsbepaling de vaste infrastructuur:

# ProRail

- Stationsnaam; en/of
- Baanvak en kilometrerings; en/of
- Spoornummers; en/of
- Wisselnummers; en/of
- Seinummers.

## 6.2 Identificatieplicht

Treindienstleiders en machinisten identificeren zich bij aanvang van een bericht als volgt:

- Hier treindienstleider ... (werkplek) ... over.
- Hier machinist ... (nummer) ... over.

## 6.3 Berichtenstructuur

### 6.3.1 Noodberichten

Noodberichten worden gebruikt voor het geven van urgente operationele instructies met betrekking tot de spoorwegveiligheid.

#### Berichten bij noodsituaties:

In een noodsituatie gebruikt u de alarmknop GSM-R

- Indien de situatie het vereist dat meerdere treinen tot stilstand moeten komen, wordt het volgende bericht gebruikt:  
**“Noodsituatie: stop alle treinen”**
- Indien de situatie het vereist dat één bepaalde trein tot stilstand moet komen, wordt het volgende bericht gebruikt:  
**“Trein ... (nummer) ...  
Op spoor ... (stationsnaam/baanvak, spoornummer) ...  
Noodstop”**

### 6.3.2 Aanwijzingen

Aanwijzingen worden gebruikt voor het overbrengen van procedurele berichten tussen treindienstleiders en machinisten. Het is voor goede en duidelijke communicatie van belang dat de door beide partijen gebruikte aanwijzingen qua inhoud consistent zijn aan elkaar. De aanwijzingen van alle partijen zijn in het Formulierenboek opgenomen.

Berichten bij het afgeven van aanwijzingen

- Het afgeven van aanwijzingen moet voorafgegaan worden door het volgende bericht:  
**“Trein ... (nummer)  
Hier treindienstleider ... (werkplek) ...  
(aanwijzing) ... voorbereiden”**

*Voorbeeld:       “Trein 2183 (twee-één-acht-drie)  
Dit is treindienstleider ... (werkplek) ...  
Aanwijzing Snelheid Begrenzen voorbereiden”*

- Voorafgaand aan het afgeven van de aanwijzing, vult de treindienstleider de aanwijzing in.
- Bij het afgeven van de aanwijzing leest de treindienstleider deze letterlijk voor.
- De machinist noteert de inhoud van de aan hem afgegeven aanwijzing op het daarvoor van toepassing zijnde formulier (volgens formulierenboek).

### 6.3.3 Overige berichten

# ProRail

Hieronder vallen informatieve berichten die tussen treindienstleiders en machinisten gebruikt worden om elkaar van situaties op de hoogte te stellen.

De volgende berichtenstructuur moet hiervoor worden gebruikt:

- Reden voor het bericht (informatief en / of gevraagde actie)
- Opmerking (voorbeeld: Er is ..., ik zag ..., ik had ..., ik raakte)
- Positie/plaatsbepaling
- Aard (betreft het: infra, voorwerp, persoon)
- Staat (vast of bewegend)

## 6.3.4 Dienstitdrukkingen

Om de verzending van berichten gedisciplineerd te doen verlopen moeten de volgende dienstuitdrukkingen worden gebruikt:

### Berichtinhoud

Dienstitdrukking	Betekenis
Over	Term om de andere partij het woord te geven
Ontvangen	Term om aan te geven dat het bericht is ontvangen
Herhaal uw bericht	Uitdrukking om aan te geven dat het bericht slecht ontvangen of moeilijk te begrijpen is en moet worden herhaald
Correct	Uitdrukking om aan te geven dat het ontvangen bericht nauwkeurig overeenstemt met het uitgezonden bericht
Toegestaan	U hebt toestemming tot ...
Stoppen	U hebt geen toestemming tot ..../stoppen
Herstel	Ik maakte een fout. Ik begin weer bij het laatste goed uitgesproken woord
Fout (+ ik herhaal)	Uitdrukking om aan te geven dat het ontvangen bericht <u>niet</u> overeenstemt met het uitgezonden bericht
Sluiten	Wanneer het bericht is beëindigd
Wacht	Uitdrukking om de ander te laten wachten
Ik roep u later opnieuw op	Uitdrukking om aan te geven dat de verbinding wordt verbroken maar later wordt hervat
Aanwijzing ... voorbereiden	Uitdrukking voor de voorbereiding van een toepassing van een procedure (aanwijzing) uit het formulierenboek
Aanwijzing ... annuleren	Uitdrukking voor het annuleren van een lopende procedure (aanwijzing) uit het formulierenboek
Ik spel ...	Aankondiging dat er gespeld gaat worden (letters en/of cijfers)

## 6.3.5 NATO-spelalfabet en getallen

Om in uiteenlopende situaties misverstanden te voorkomen, moet elke uitdrukking langzaam en duidelijk worden uitgesproken. Hierbij moeten de woorden, die slecht kunnen worden begrepen, worden gespeld en getallen cijfer voor cijfer worden uitgesproken.

### 6.3.5.1 Spellen

Hiervoor moet het NATO-spelalfabet worden gebruikt:

A Alpha	H Hotel	O Oscar	V Victor
B Bravo	I India	P Papa	W Whiskey

## ProRail

C	Charlie	J	Juliett	Q	Quebec	X	X-ray
D	Delta	K	Kilo	R	Romeo	Y	Yankee
E	Echo	L	Lima	S	Sierra	Z	Zulu
F	Foxtrot	M	Mike	T	Tango		
G	Golf	N	November	U	Uniform		

### 6.3.5.2 Getallen

Treinnummers / sein- en wisselnummers / getallen moeten cijfer voor cijfer worden uitgesproken.

*Voorbeeld : trein 2183 = trein twee-één-acht-drie*

Kilometrages moeten cijfer voor cijfer worden uitgesproken.

*Voorbeeld: kilometer 133.5 = kilometer één-drie-drie-punt-vijf*

Snelheden worden volledig uitgesproken.

*Voorbeeld: 40 kilometer per uur = veertig kilometer per uur*

Tijden worden volledig uitgesproken.

*Voorbeeld: 10:52 uur = tien uur tweeënvijftig*

Datums worden als getallen uitgesproken.

*Voorbeeld: 12 juni 2012 = twaalf-zes-tweeduizendtwaalf*

Een combinatie van cijfers en letters.

*Voorbeeld: spoor 22B = spoor twee-twee-bravo*

# ProRail

## Colofon

Titel Regeling Communicatieprocedures veiligheidsberichten  
Documentnummer  
Versie/Datum 2.0 / 24 mei 2012  
Status Definitief

Van Directeur ProRail Verkeersleiding  
Auteur Herman Tijsma

Document EDMS#2876595

	Functie en naam:	Datum:	Paraaf
Verificatie:	Regiodirecteur ProRail Verkeersleiding F. van der Veen		
Vaststelling:	Directeur ProRail Verkeersleiding: J. Voppen (Verantwoordelijk Regelgever)		