



April 2023

## Stand van zaken van Change Requests en TSI OPE

ERTMS/ ETCS voor “heavy” users

Versie v0.1  
Kenmerk [E\_Kenmerk]  
Classificatie Openbaar

# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b> .....	<b>3</b>
<b>2 TSI OPE / TSI CCS</b> .....	<b>4</b>
<b>3 EECT</b> .....	<b>5</b>
<b>4 System Pillar Operational Design</b> .....	<b>6</b>
<b>5 Change Requests</b> .....	<b>7</b>

## 1 Inleiding

**Met deze info van het OKE geven we inzicht in de recente ontwikkelingen met betrekking tot Change Requests die in behandeling zijn bij ERA en de daaruit volgende eventuele veranderingen in de TSI OPE.**

De informatie die gedeeld wordt, komt uit de vergaderingen van EECT (Era Extended Core Team), de CER OPE SG (de CER groep die ondersteunt bij het maken van de TSI OPE), en de ERA ERTMS OH WP (de ERA groep die één keer per drie maanden bijeenkomst om wijzigingen van de TSI OPE Annex A te bespreken).

De EECT komt elke maand twee of drie dagen bijeen en behandelt Change Requests. In de vergadering zijn altijd vertegenwoordigers aanwezig van de ERTMS Usersgroup (EUG), de Industrie (UNIFE) en natuurlijk ERA. CER is aanwezig als "observer". De CER OPE SG komt eens per twee maanden bijeen en bestaat uit vertegenwoordigers van vervoerders uit heel Europa. De groep beoordeelt voorgestelde wijzigingen van de TSI OPE en geeft die mee aan de Speakers die namens de CER de ERA ERTMS OH WP bezoeken. De ERA ERTMS OH WP tenslotte, bestaat uit vertegenwoordigers van de National Safety Authorities, vertegenwoordigers van de Europese vakbonden ETF en ALE, de speakers van de CER, de speakers van de Europese Infrastructuur Managers (EIM), en natuurlijk ERA.

Naast de terugkoppeling van de bekende bijeenkomsten van ERA , CER en EECT kun je in deze nieuwsbrief ook lezen over de voortgang van het vorig jaar gestarte werk van de European Rail Joint Undertaking. De ERJU is opgericht met als doel op verschillende aspecten van het railverkeer geharmoniseerde systemen en oplossingen te ontwerpen. Eén van de werkgroepen is de werkgroep System Pillar Operational Design (SP OD) die zich onder andere bezig houdt met het ontwerpen van geharmoniseerde gebruikersprocessen.

Mocht je als lezer meer willen weten over één van de onderwerpen die in dit artikel wordt behandeld, neem dan contact op met het team van OKE, te bereiken per mail. Het adres waar je het bericht naartoe kunt sturen is [oke@prorail.nl](mailto:oke@prorail.nl)

## 2 TSI OPE / TSI CCS

Na een lange voorgeschiedenis van het goedkeuringsproces met een rommelige eindfase zijn in de vorige RISK vergadering de TSI CCS en de TSI OPE aangenomen. Niet alle landen waren het uiteindelijk eens met de eindversie, sommige lidstaten hebben neutraal gestemd.

Een kanttekening bij de TSI CCS is dat de annex A, waarin technische specificaties opgenomen zijn, nog niet klaar is. De EECT is nog steeds erg druk met het laatste consolidatiewerk voor deze annex. Daarbij is het zo dat in de laatste EECT vergadering nog steeds wijzigingen aan Change Requests besproken werden, overigens vooral aan de technische beschrijving en niet zozeer aan de functionaliteit.

Voor de TSI OPE geldt dat er nu een versie is goedgekeurd waarin een aantal veranderingen zitten ten opzichte van de vorige 2019 versie. Om de impact van deze veranderingen vast te stellen wordt er door ProRail een verschillenanalyse gemaakt. Deze verschillenanalyse levert punten op die ProRail moet implementeren en zaken die voor vervoerders van belang zijn. Het wachten is nu eerst op de officiële publicatie en de vertaling van de TSI's. De verwachting is dat vlak voor de zomer gepubliceerd gaat worden.

### 3 EECT

In de EECT zijn in de afgelopen vergaderingen vooral de laatste wijzigingen aangebracht in de subsets. In deze consolidatiefase zijn er normaal gesproken geen inhoudelijk discussies meer over functionaliteiten. Ondanks deze afronding kwamen er toch nog enkele zaken aan het licht die verdere discussie noodzakelijk maakte. Het ging bijvoorbeeld over de weergave van release speed in AD mode van ATO. Voorstel was om deze in geel op te nemen (conform de CR die ETF een paar jaar geleden heeft ingediend). Na enige discussie is besloten deze indicatie in grijs op te nemen omdat geel veronderstelt dat de bestuurder actie moet ondernemen, en dat is niet het geval in deze situatie.

In de EECT vergaderingen van april en mei wordt het werk van de consolidatie van de subsets en wordt Annex A verder afgerond.

## 4 System Pillar Operational Design

De System Pillar Operational Design is sinds vorig jaar november elke twee weken bij elkaar gekomen met als doel tot een geharmoniseerde beschrijving van operationele scenario's te komen. De operationele scenario's die beschreven worden, lijken voor wat betreft vorm en inhoud heel erg op onze gebruikersprocessen. In de beginfase van het werk was de SP OD onder andere bezig met het in kaart brengen van de verschillen tussen de operationele regels in verschillende landen. Daarnaast is er een aantal punten gedefinieerd die op dit moment in de "as is" situatie blokkerend kunnen zijn in de huidige harmonisatie opdracht.

Operationele harmonisatie is een onderwerp dat de afgelopen jaren nadrukkelijk aan de orde is geweest in de spoorsector. Op dit punt is veel bereikt. Niet-harmonische regels zijn nu grotendeels omgezet in harmonische regels en vastgelegd in de TSI OPE.

Toch blijven er grote verschillen bestaan in de implementatie van vrijwel dezelfde operationele processen in verschillende landen. Deze verschillen vloeien natuurlijk voort uit het gebruik van verschillende klasse B-systemen. Maar zelfs als wordt gekozen voor de toepassing van de EU-norm ERTMS, zijn er verschillen in de uitvoering en regels van operationele processen. Deze verschillen zijn het gevolg van:

1. De keuzevrijheid en toepassing van Baselines en systeemversies.
2. De keuzevrijheid en toepassing van L1, L1 LS, L1 met infill, L1 met loops, L2 dual signalling, L2 only etc.
3. De keuzevrijheid en toepassing van verschillende baanontwerpen, bijvoorbeeld het al dan niet toepassen van een Stop if in SR-balise, het al dan niet toepassen van pakket 88, het al dan niet toepassen van refency balises.
4. De keuzevrijheid om nationale waarden vast te stellen, bijvoorbeeld SR-afstand en SR-snelheid.
5. De mogelijkheid om "traditionele" landspecifieke regels te blijven gebruiken.
6. Culturele verschillen, bijvoorbeeld de hiërarchie tussen seingever en bestuurder.
7. Nationale wetten die soms indirect verband houden met het treinverkeer, bijvoorbeeld wetten voor de openbare weg die van invloed zijn op het gebruik van overwegen.
8. Verschillen in het niveau van gewenste veiligheid.
9. Verschillen in financiële middelen.

Het project SP OD is op dit moment in de fase dat we in kleine sub werkgroepen proberen ongeveer 60 operationele scenario's te beschrijven zonder rekening te houden met bovenstaande obstakels. Daarbij is in ieder geval de basis dat we uitgaan van een Radiobased system zonder lineside signals. Voorlopig inzicht is dat 95% van de niet geharmoniseerde processen gaat over degraded modes, en dat in de meeste gevallen de "normale" operatie heel veel overeenkomsten vertonen.

## 5 Change Requests

In de afgelopen periode zijn in de EECT voornamelijk Error corrections als CR behandeld. De zogenaamde enhancements zijn bewust niet behandeld omdat de tijd ervoor ontbrak in verhouding tot de noodzakelijke fout correcties. De verwachting is dat we in de nieuwe revisie periode, dus na de publicatie van de TSI CCS, opnieuw een aantal enhancements (die in het CCM gepostponed waren) gaan behandelen. De EUG (ERTMS Usersgroup) heeft het op zich genomen om een lijst van deze uitgestelde enhancements opnieuw te beoordelen en eventueel voort te leggen aan de EECT

