



December 2022

**Stand van zaken van Change Requests en TSI OPE**  
ERTMS/ ETCS voor “heavy” users

## Inhoud

<b>1 Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2 TSI OPE / TSI CCS</b>	<b>4</b>
<b>3 TSI OPE visie vanuit NL</b>	<b>5</b>
3.1 Datum van invoering	5
3.2 Level R	5
3.3 Interpretatie van EOA	5
3.4 Interpretatie van een EOA bij een SM	5
3.5 Kennis van operating level	6
3.6 Gebruik van override bij EU#7	6
3.7 Marker boards voor uitschakelen main switch	6

# 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.

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

De verwerking van de input van verschillende partijen door DGMOVE en ERA heeft geleid tot meer onduidelijkheid over welke versie nu eigenlijk de te beoordelen versie is van de TSI's. Zo is er een versie van de TSI OPE ter consultatie gegeven die afwijkt van de versie die uiteindelijk ter behandeling is gegeven aan de RISC. Voor de Appendix A van de TSI OPE is twee weken geleden nog een versie 5.17 gemaakt die verstrekt is aan der RISC leden maar die niet ter openbare consultatie is vrijgegeven. Al met al is de totstandkoming van de nieuwe TSI's een proces dat niet uitblinkt in transparantie en goede procesmatige besturing. CER en EIM hebben hierover een brief gestuurd naar ERA om hun ongenoegen hierover te uiten.

Ondertussen gaat het proces van vaststelling van de TSI's wel door met als stip op de horizon de stemming die plaatsvindt in februari 2023. Voor de Programmadirectie ERTMS is vooralsnog besloten niet meer te reageren op de publieke consultatie, maar de opmerkingen en pijnpunten mee te geven aan onze vertegenwoordiger in de RISC. De reden hiervoor is dat de door ons aangedragen punten in de publieke consultatie zou ondersneeuwen in de hoeveelheid en diversiteit van reacties.

## 3 TSI OPE visie Nederland

### 3.1 Datum van invoering

Er is door CER en EIM uitgebreid besproken hoe we zouden moeten omgaan met de invoeringstermijn van de TSI OPE. Voor veel landen is het een uitdaging om bijvoorbeeld appendix A en C in te voeren. Dat gaat dan om de voorschriften met betrekking tot veiligheidscommunicatie en de Europese Instructies. Daarnaast natuurlijk de “gebruiksaanwijzing” van ETCS zoals die in appendix A is opgenomen. Voor Nederland lijkt dit allemaal geen issue te zijn. De veiligheidscommunicatie was al eerder geïmplementeerd, en de Europese Instructies staan gepland om in mei van volgend jaar ingevoerd te worden. De voorbereidingen zijn daarvoor al getroffen. Het wachten is op de formele goedkeuring en publicatie van de TSI. Het aanpassen van de gebruikersprocessen op de nieuwe TSI teksten is in Nederland ook goed belegd, dus ook hier verwachten we geen issues.

### 3.2 Level R

Het voorstel om level 2 en level 3 samen te voegen tot level R blijft in Europa de gemoederen bezighouden. CER is het over eens dat een technische samenvoeging prima is, maar blijft bezwaar houden tegen het wijzigen van de samengevoegde levels naar “level R”. De reden hiervoor is de grote administratieve last die bij de spoorwegondernemingen komt te liggen, omdat handboeken, leerboeken, routeinformatie etc. allemaal gewijzigd moet worden. Nederland voorziet niet zoveel problemen op dit punt. Wel hebben we aan onze vertegenwoordiger in de RISC meegegeven dat sommige teksten in de TSI nog aangepast moeten worden op de mogelijkheid om de R van level R ook daadwerkelijk te kunnen tonen op de DMI. Daarnaast zou het ook kunnen voorkomen dat er een Level 2/3 getoond wordt op de DMI terwijl de trein in Level R rijdt. Voor de operationele regels maakt dat niet uit, maar e.e.a. kan wellicht verwarrend werken voor een machinist.

### 3.3 Interpretatie van EOA

In de TSI CCS staat een EOA gedefinieerd als “de plaats waar de targetspeed en de afstand gelijk is aan 0”. Dit was en is voor ons nog steeds een definitie waar we al onze operationele ERTMS regels op hebben gebaseerd. In de nieuwe TSI is de interpretatie opgerekt. Zo kan ook het punt waar je zou moeten stoppen als je in SR rijdt als EOA gekenmerkt worden. En als je kijkt naar de nieuwe omschrijvingen bij de EI's zijn ook procedurele EOA 's mogelijk. Wij vinden dit vanuit Nederland een ongewenste wijziging die de consistentie tussen de TSI OPE en de TSI CCS ondermijnt.

### 3.4 Interpretatie van een EOA bij een SM

Waar we mogelijk last van gaan krijgen is dat ERA volhardt in de regels 5.1.10 en 5.1.11. In deze regels staat beschreven dat een machinist die in FS rijdt en een EOA nadert, de Stop Marker die hij tegenkomt moet beschouwen als de plaats waar de trein moet stoppen, omdat deze Stop Marker overeenkomt met het fysieke einde van de MA. Ons standpunt is dat, als een trein in FS rijdt, de machinist in principe alleen de indicaties op zijn DMI moet opvolgen en borden langs de lijn als niet relevant beschouwt. Mogelijk effect van deze regel is dat machinisten op een traject met korte blokafstanden (zoals straks bij SAAL) voor de zekerheid kiezen voor een te vroege stop bij een Stop Marker. Dit is niet onveilig, maar het zou de capaciteitseffecten van het korte blok teniet doen.

### 3.5 Kennis van operating level

In de TSI OPE is een regel opgenomen dat een treindienstleider, als er meerdere mogelijkheden zijn, moet vragen aan een machinist in welk operating level hij rijdt. Als we binnenkort op het baanvak Amsterdam – Utrecht in dual signalling verschillende operating levels door elkaar gebruiken, is dit een ondoenlijke zaak. We hebben de ERA verzocht de tekst zodanig aan te passen dat er voor een werkbare situatie ontstaat.

### 3.6 Gebruik van override bij EU#7

Bij een SOM met onbekende positie wordt aan de machinist EU#7 afgegeven waarna de machinist mag oprijden tot de SM. Omdat bij deze SMB in de meeste landen een Stop if in SR balise ligt, moet in die landen de override gebruikt worden om de balisegroep te passeren. Het gebruik van de override in dit soort situaties is echter niet geheel zonder gevaar, omdat er menselijke fouten gemaakt kunnen zijn (door treindienstleider of machinist) waardoor bijvoorbeeld een verkeerde trein de EI heeft gekregen, of dat een machinist bijvoorbeeld in een verkeerde trein is gestart.

Om dit gevaar te mitigeren zal in de Nederlandse implementatie van ETCS een baliselijst gestuurd worden naar de trein. Als de trein bij het opstarten de goede balises tegenkomt kan de trein door, anders wordt de trein stilgezet. Bij ons is het dus van belang dat er geen override wordt gebruikt omdat anders het gevaar mitigerende effect van de baliselijst teniet wordt gedaan. Dit is overigens geen special voor Nederland. De functionele beschrijving van de baliselijst is opgenomen in de standaard specificatie in de subsets.

Een aantal landen (die de baliselijst niet gebruiken) heeft een aanpassing van de tekst bij 6.2.4. gevraagd en gekregen. In de nieuwe regel zou aanvankelijk staan dat de machinist bij EI#7 altijd de override moet gebruiken. Dit omdat dit in de redenering van de aanvragende landen de gangbare operationele werkwijze zou zijn. We hebben gelukkig kunnen zorgen voor een toevoeging in de regel waarin het gebruik van de baliselijst nog steeds werkbaar is. De aangepaste tekst is evenwel vanuit HF oogpunt niet goed opgesteld. Verder is er een extra vakje in de EU#7 gekomen waarin staat dat het voor de machinist verboden is override te gebruiken. Liever hadden wij het andersom gezien: je geeft expliciet in de EU#7 de opdracht om override te gebruiken of anders niet. Hopelijk wordt de tekst nog aangepast als gevolg van de invloed die we via de RISC gevraagd hebben.

### 3.7 Marker boards voor uitschakelen main switch

Een klein maar belangrijk succes is dat de tekst over het uitschakelen van de main switch bij de uitschakelborden nu zodanig aangepast is dat je ook mag volstaan met het uitschakelen van alleen de tractiestroom. Bij het uitschakelen van de main switch duurt het in sommige gevallen namelijk lang voordat alle systemen van een trein weer opgestart zijn. Daardoor zou capaciteitsverlies kunnen optreden. Bovendien is het veelvuldig bedienen van de main switch voor sommige tractiesoorten een aanslag op de levensduur.