

Juli 2023

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

Inhoud

| | |
|--|----------|
| 1 Inleiding | 3 |
| 2 TSI OPE / TSI CCS | 4 |
| 3 System Pillar Operational Design (SP OD) | 5 |
| 3.1 Voorbeeld Start of Mission | 5 |
| 4 B3R2 toegelicht | 6 |
| 4.1 Release Speed afstand in geel | 6 |
| 4.2 Niet meer de transitie bevestigen van Level NTC naar ETCS (L2/L2) | 6 |
| 4.3 “Vreemde weergave” van CSM bij behoedzaam naderen EOA | 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@ertms.nl.

2 TSI OPE / TSI CCS

Na de stemming over de nieuwe TSI's CCS en OPE in de RISC, enige tijd geleden, is de Europese Commissie begonnen met het maken van de vertalingen van de teksten en met het opstellen van de zogenaamde "Application Guide".

De vertalingen zijn een paar weken geleden binnengekomen en zijn door verschillende partijen beoordeeld en met een verzoek tot aanpassing weer via ons Ministerie weer terug bij de EC. Het is altijd afwachten welke veranderingen die we voorgesteld hebben wel en welke niet worden overgenomen. Voor de annex A (de ERTMS gebruiksaanwijzing) geldt dat we samen met onze Belgische collega's een vertaling hebben voorgesteld. Dat we in hetzelfde taalgebied zitten wil daarbij overigens nog niet zeggen dat we dezelfde spoortermen hanteren. Als voorbeeld: wij hebben het over "machinist", onze zuiderburen hebben het over "bestuurder", of: bij het moeten "passeren van een ten onrechte stoptonend sein", hebben onze Belgische collega's het over "het overschrijden van een gesloten sein".

Na enkele bijeenkomsten met een aantal experts zijn we in een werkgroep toch gekomen tot een gezamenlijke woordenlijst die als voorstel meegegeven is naar het vertaalbureau. Daarbij is het natuurlijk zo dat ook andere belanghebbenden kunnen reageren, en daarbij blijft de uiteindelijke vertaling een verrassing tot we hem op tafel hebben.

Net verschenen is ook de Application Guide van de TSI OPE. Deze Application Guide is als het ware een toelichting op de TSI OPE. Er staat breder omschreven hoe je de tekst van de TSI (wat in wezen wettelijke tekst is) moet interpreteren. Dit is voor ons erge belangrijk omdat er bewust in een aantal artikelen in de TSI OPE een ruime toepassingsmogelijkheid is gegeven om de toepassing ervan in Nederland mogelijk te maken. In het vervolg van deze ruime interpretatie is het dus ook van belang dat de Application Guide deze toepassing ook vermeldt.

Voor de TSI CCS is EECT nog steeds bezig met de laatste consolidatie van de subsets. Functioneel zal er niets meer veranderen, het gaat alleen nog om de juiste omschrijving in de subsets. De verwachting is dat in de tweede week van juli de TSI CCS helemaal is afgemaakt. En dan: op naar de volgende revisieperiode, waarin hopelijk weer aandacht komt voor de Enhancements Change Requests die omwille van tijdsdruk en de voorrang van de afhandeling van Errors uitgesteld zijn.

3 System Pillar Operational Design (SP OD)

Deze werkgroep is nog niet zo lang geleden opgericht van het initiatief van de ERJU: Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail) het Europese partnerschap voor onderzoek en innovatie op het gebied van spoorwegen, opgericht onder het Horizon Europe-programma (2020-2027) en de opvolger van de Shift2Rail Joint Undertaking. De System Pillar is nog maar net (vorig jaar november) opgestart en bestaat uit vertegenwoordigers van infrabeheerders, industrie en vervoerders. Doel van de System Pillar Operational Design is te komen tot een uitwerking van geharmoniseerde "operational scenarios" (wij noemen ze gebruikersprocessen). Dit gezet in een gedefinieerd "target system" zoals Radiobased, zonder lineside signals, minimaal B3 Sv2.1 etc. De output van de groep zal bestaan uit een flow chart van alle operational scenarios met daarbij een omschrijving van functionaliteiten die in een target systeem gevraagd worden van de techniek. Bij deze werkgroep wordt heel fundamenteel gekeken naar bestaande processen, en wordt gekeken naar mogelijk harmonisatie van deze processen, en ook naar mogelijke fundamentele aanpassingen.

3.1 Voorbeeld Start of Mission

Allereerst wordt de SOM met positie onbekend als een "degraded situation" bestempeld. In het toekomstige systeem moet een positie van een trein altijd bekend zijn. Daarnaast wordt het handmatig invoeren van treingegevens overgenomen door automatische invoer. Natuurlijk is dit met name bij goederentreinen nog steeds niet mogelijk en afhankelijk van nog uit te werken technische oplossingen (waaronder de DAC). Maar het is de richting waar de SP OD naartoe wil. Als je deze fundamentele uitgangspunten kunt toepassen, dan ziet een SOM er als volgt uit:

Een machinist opent de desk, drukt op start, en krijgt een FS of OS MA, dus:

- geen invoer van drivers ID (is namelijk al bekend in het TMS)
- geen invoer van trainnumber (is ook bekend in TMS, en de positie van de trein is bekend)
- geen invoer van trainlength (want bekend door de techniek van de trein)
- geen invoer van traincategory (idem)
- etc.

Ook acknowledgment van de diverse data is niet nodig als het system dit met voldoende betrouwbaarheid kan aandragen. Een treindienstleider "acknowledged" ook niet elke route of stand van een wissel als er een automatische routesetting is geweest.

Leuk werk! Veel te doen, en natuurlijk komt de uitdaging bij de businesscase en bij de migratie van oud naar nieuw. Maar daar zijn andere System Pillar groepen mee bezig. Er zijn naast de SP OD groep ook groepen bezig met Innovatie, Architectuur en Migratie. Voor de komende drie jaar is er een contract afgesloten om met deze en andere groepen te werken aan een geharmoniseerd Europa.

4 B3R2 toegelicht

Steeds meer machinisten krijgen in de praktijk of in de opleiding te maken met B3R2 die geïmplementeerd is in hun trein. Daarbij is het systeemgedrag, of datgene dat zichtbaar is in de DMI, voor een aantal zaken anders dan wat men gewend was. Hieronder een paar opvallende verschillen.

4.1 Release Speed afstand in geel

Deze verandering is afkomstig van een CR die door de Noorse Machinist Jens Petter Lillegrend. Hij heeft de CR ingediend omdat de grijze kleur van de RSM afstand niet voldoende aangaf dat er een situatie is waarin een machinist zou moeten handelen. Je ziet dus nu in de B3 aangepaste DMI de gele kleur in plaats van de grijze. Zo wordt de aandacht meer getrokken en wordt met meer nadruk gewezen op de afstand tot de naderende EoA.

4.2 Niet meer de transitie bevestigen van Level NTC naar ETCS (L2/L2)

Anders dan in B2 wordt niet meer gevraagd om een transitie van bijvoorbeeld ATB naar ETCS te bevestigen. Bij de transitie krijg je als machinist de S-info en de transitie naar FS volgt zonder Ack. Mocht de transitie zijn naar ETCS mode OS, dan moet er wel een Ack gedaan worden om de OS te bevestigen. Daar zit meteen de reden waarom de transitie naar FS niet bevestigd wordt. Er zouden namelijk in het transitievenster kort na elkaar twee bevestigingen moeten volgen. Hierbij zou de machinist bijvoorbeeld 5 seconden hebben voor de bevestiging van de transitie van ATB naar ETCS, waarna er voor de transitie naar OS (die direct op-popt na de eerste bevestiging) nog maar bijvoorbeeld een seconde over te houden. Een uitgebreide safety analyse heeft uiteindelijk geleid tot het uitwerken van de CR op deze manier.

Voor de Nederlandse situatie lijkt deze uitwerking niet erg gunstig. Op dual signalling baanvakken zoals Amsterdam – Utrecht zou het namelijk zomaar kunnen zijn dat een trein de transitie maakt naar ETCS zonder dat de machinist opgeleid is voor ETCS. De barrière van bevestiging die er eerst was is er dan niet meer. Nadere analyse volgt.

4.3 “Vreemde weergave” van CSM bij behoedzaam naderen EOA

Machinisten van Arriva, testmachinisten en opleiders hebben ervaren dat als je een EOA zeer behoedzaam nadert, zonder dat je in de TSM komt, dat je dan op een gegeven moment stilstaat met je trein bij de EOA, maar dat de CSM nog steeds op baanvaksnelheid staat. Eenzelfde weergave kan ontstaan als je stilstaat en in overleg je MA ingetrokken wordt. Wat je wel ziet is dat het gele afstand streepje in de Planning Area helemaal op de bodem ligt. Je hebt dus weliswaar een snelheidsaanduiding maar de toegestane afstand is 0.

Deze weergave is een bijverschijnsel van een eerdere CR met betrekking tot de Pre-Indication die door ERA is verwerkt. ERA staat op het standpunt dat de DMI het doet volgens de specificaties, stelt dat machinisten de eerdere CR uitgebreid hebben getest (in FR) en dat er geen probleem is omdat de machinisten de Planning Area zouden moeten volgen.

Wij denken dat er voldoende redenen zijn om de door de Zweden enkele jaren geleden ingediende CR die dit ongewenste effect te niet doet, alsnog op te pakken in de volgende revisie periode. Deze CR is destijds “postponed” omdat het volgens ERA zou gaan om een Enhancement en niet om een Error.