

Oktober 2022

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

# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b> .....	<b>3</b>
<b>2 TSI OPE / TSI CCS</b> .....	<b>4</b>
<b>3 Europese Instructies</b> .....	<b>5</b>
<b>4 Change Requests</b> .....	<b>6</b>
4.1    CR 1367: Cab Anywhere	6
4.2    CR 988: Big Metal Mass	6
4.3    CR1350 / CR1351: Always connected, always reporting	7

# 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 teksten voor de nieuwe TSI's zijn inmiddels aangeleverd aan de leden van de RISC. In de RISC (Rail Interoperability and Safety Committee) komen vertegenwoordigers van de Europese Commissie en vertegenwoordigers van de ministeries van de lidstaten bijeen om een laatste beoordeling te doen van de voorliggende teksten. Aan het einde van deze beoordeling wordt het besluit om de teksten aan te nemen in stemming gebracht.

In het voortraject van de TSI OPE is er door de railsector in de ERA OH werkgroep veel tijd besteed aan het op één lijn brengen van de voorstellen en de Change Requests. Hierbij hebben NSA's, de Europese vakbonden ALE en ETF, de EIM en CER intensief vergaderd en samengewerkt om te komen tot een gemeenschappelijk draagvlak voor de TSI. Het is dan ook ronduit teleurstellend dat er na de consultatie voor de sector ineens allerlei veranderingen in de teksten zijn aangebracht door DGMOVE zelf, zonder ruggenspraak en advies van de sector. Het gevolg hiervan is dat er nu, na behandeling in de RISC, een groot aantal lidstaten aangeeft meer tijd nodig te hebben om de wijzigingen te beoordelen. Daarmee is de stemming met minstens drie maanden is uitgesteld. Praktisch gesproken zal daarmee de effectieve stemming pas in 2023 gebeuren en wordt de TSI OPE en TSI CCS pas in de loop van het volgende jaar aangenomen. Het vervolg is nu dat er rond 15 oktober nieuwe, door juristen getoetste, teksten zullen worden gepubliceerd. Deze nieuwe teksten gaan vervolgens weer drie maanden een consultatiefase in.

In de nieuwe TSI OPE zal de annex a (de gebruiksregels van ERTMS) niet meer als aparte annex maar in de hoofdtekst van de TSI opgenomen worden. Dit betekent ook dat er een formele vertaling komt van deze TSI inclusief de gebruiksregels van ERTMS. Omdat er in de oude annex a een aantal storende vertaalfouten zat, heeft het OKE aangeboden mee te doen aan een review van een vertaling. Hiermee kunnen we veel onduidelijkheid over de interpretatie van tekst voorkomen.

### 3 Europese Instructies

Een belangrijke tegenvaller met betrekking tot het uitstel van de stemming over de TSI's, is dat daarmee ook het moment van invoeren van de Europese Instructies later zal zijn dan voorzien. Daarmee komt mogelijk de planning van de opleiding van machinisten in het gedrang, omdat we de nieuwe werkwijze met EI's in plaats van aanwijzingen al vanaf de start van de opleidingen in de training verwerkt willen hebben.

## 4 Change Requests

### 4.1 CR 1367: Cab Anywhere

Deze change Request eindigt zijn voltooiing. De ECCT is bezig met de laatste voorgestelde aanpassingen van de subset en de TSI CCS op dit punt. Met "Cap Anywhere" is de SM mode geïntroduceerd. In de SM mode kan de plaats van de cabine overal in de trein zijn. Het idee hierachter is dat bijvoorbeeld bij rangeerbewegingen mogelijk is dat een rangeerdeel, zelfs al is het geduwd, gesuperviseerd wordt door het RBC. Door de geduwde treinlengte (in de CR wordt gesproken over "consist length" ) in te voeren in de EVC, kan *the front end* van het rangeerdeel bewaakt worden. Om zeker te zijn dat deze geduwde treinlengte klopt, is in de specificaties opgenomen dat deze zogenaamde "consist length" alleen geautomatiseerd ingevoerd mag worden. De machinist heeft deze mogelijkheid niet. Dit houdt in dat er voor rangeerbewegingen met goederenwagens een digitale automatische koppeling nodig is om deze "consist length" vast te stellen.

Voor de Change Request 1367 zijn nog geen operationele regels opgenomen in de TSI OPE. De praktische indienststelling van deze CR zal voorlopig nog afhangen van de snelheid waarmee de goederensector in staat zal zijn digitale automatische koppelingen te gebruiken. Overigens moeten ook voor treinstellen nog aanpassingen gemaakt worden, omdat het invoeren van een getrokken treinlengte wel reeds in de technische specificaties geregeld is maar het ingeven van een geduwd treinstel niet.

### 4.2 CR 988: Big Metal Mass

De balise antenne van een trein zendt tijdens de rit voortdurend hoogfrequente energie uit. Deze hoogfrequente energie zal bij het passeren de balise triggeren waardoor de balise data uitwisselt met de trein. Als de trein een grote metalen massa in het spoor passeert (bijvoorbeeld op een brug), dan kan er interferentie optreden. Hierdoor wordt de balise antenne, en daarmee het doorgeven van data, verstoord wordt. In dit geval stuurt de BTM een alarm naar de EVC en gaat het systeem in de storing. Om dit te voorkomen stuurt de trackside een pakket 67 naar de trein met daarin de opdracht voor de trein om het alarm te negeren.

Er zijn situaties mogelijk waarbij het pakket 67 niet, of niet meer, in de trein aanwezig is. Bijvoorbeeld als een trein moet opstarten op een plaats waar een big metal mass in het spoor ligt. Het opstarten op die plaats betekent dan dat de trein direct in de storing gaat. Ook zijn er situaties denkbaar dat tijdens het opstarten een deadlock ontstaat. Om dit te voorkomen is in de Change Request CR988 gespecificeerd dat de machinist zelf in kan stellen dat het BTM alarm naar de EVC onderdrukt wordt. Hiertoe is er een knop gedefinieerd in het special menu waar de machinist dit kan instellen. Op het moment dat de machinist deze onderdrukking ingesteld heeft, verschijnt onderstaand icoon op de DMI (zie afbeelding). Na 300 meter gereden te hebben wordt de onderdrukking uit zichzelf weer opgeheven.



### 4.3 CR1350 / CR1351: Always connected, always reporting

In de nieuwsbrief van mei is aandacht besteed aan de change Request CR 1350 en CR 1351. Deze Change Request gaan over “always connected always reporting”. Deze functionaliteit is belangrijk voor Hybrid level 3 toepassing, maar zou ook een vorm van supervised shunting mogelijk maken.

Helaas heeft ERA de “always connected always reporting” voor shunting niet opgenomen In de TSI CCS. De argumentatie erachter is dat deze functionaliteit al voorzien is in Change Request 1367 (Cab Anywhere). In een expertmeeting met experts van CER, EIM, ERA en DGMOVE is aan de sector opnieuw de mogelijkheid gegeven de noodzakelijkheid van “always connected always reporting” ook voor shunting te onderbouwen. Dit om te bezien of de Change Request alsnog opgenomen kan worden In de TSI CCS 2022. Omdat de toepasbaarheid van CR 1367 afhangt van de invoering van de Digital Automatic Coupler, zijn er voor die tijd mogelijk een aantal safety issues rond rangeren op te lossen door de “always connected always reporting” voor shunting mogelijk te maken.