

Arthur D Little

Uitwisseling informatie IB-SO

Synthesedocument

16/06/2020





De SO's ondervinden moeilijkheden om de door de IB verstrekte informatie te gebruiken om te voldoen aan de TSI OPE



Context en doelstellingen

Belangrijkste resultaten

Denkpistes

- De TSI OPE somt de informatie op die door de IB aan de SO's moet worden verstrekt, zodat zij de compatibiliteit tussen de voertuigen en de route kunnen controleren en de nodige lijnfiches kunnen opstellen.
- De doelstellingen van deze opdracht waren:
 - De standpunten en behoeften van de deelnemers beter begrijpen
 - Het identificeren van denkpistes om de SO's meer mogelijkheden te bieden om aan hun verplichtingen te voldoen.
- Als onderdeel van deze werkstroom zijn een aantal interviews gehouden met verschillende SO's, de IB en SNCF Réseau

- De IB voldoet aan zijn wettelijke verplichtingen - hij stelt de SO's alle door de TSI OPE vereiste informatie ter beschikking
- De SO's hebben echter aangegeven dat de modaliteiten van het ter beschikking stellen van deze informatie niet toelaten om deze te benutten want zij beschikken niet over de volgende mogelijkheden:
 - Het consolideren van deze informatie afkomstig van verschillende lijsten van de IB tot één document
 - Het opvolgen van de updates van de verschillende informatiebronnen
- Voor de SO's lijkt de kost van het voorbereiden van de lijnfiches niet in verhouding tot de voordelen
- Het is niet duidelijk of de SO's klaar zijn en de verplichte integratie hebben doorgevoerd om de compatibiliteit te controleren tussen het voertuig/trein en de route

- Kennelijk zijn er op sectorniveau aanzienlijke mogelijkheden voor synergie - de behoeften zijn vergelijkbaar voor alle SO's
- De SO's hebben herhaaldelijk aangegeven de genomen maatregelen in de buurlanden te waarderen:
 - In Frankrijk levert de IB 'kant-en-klare' documenten die de inspanningen van de SO's om de verstrekte informatie te consolideren aanzienlijk verminderen
 - In Duitsland zou de IB dergelijke documenten ook verstrekken, terwijl een dienstverlener dergelijke documenten in Nederland zou verstrekken
- Een sectorvergadering met alle IG's en de IB zou het mogelijk maken deze denkpistes te onderzoeken en na te gaan of ze haalbaar zijn

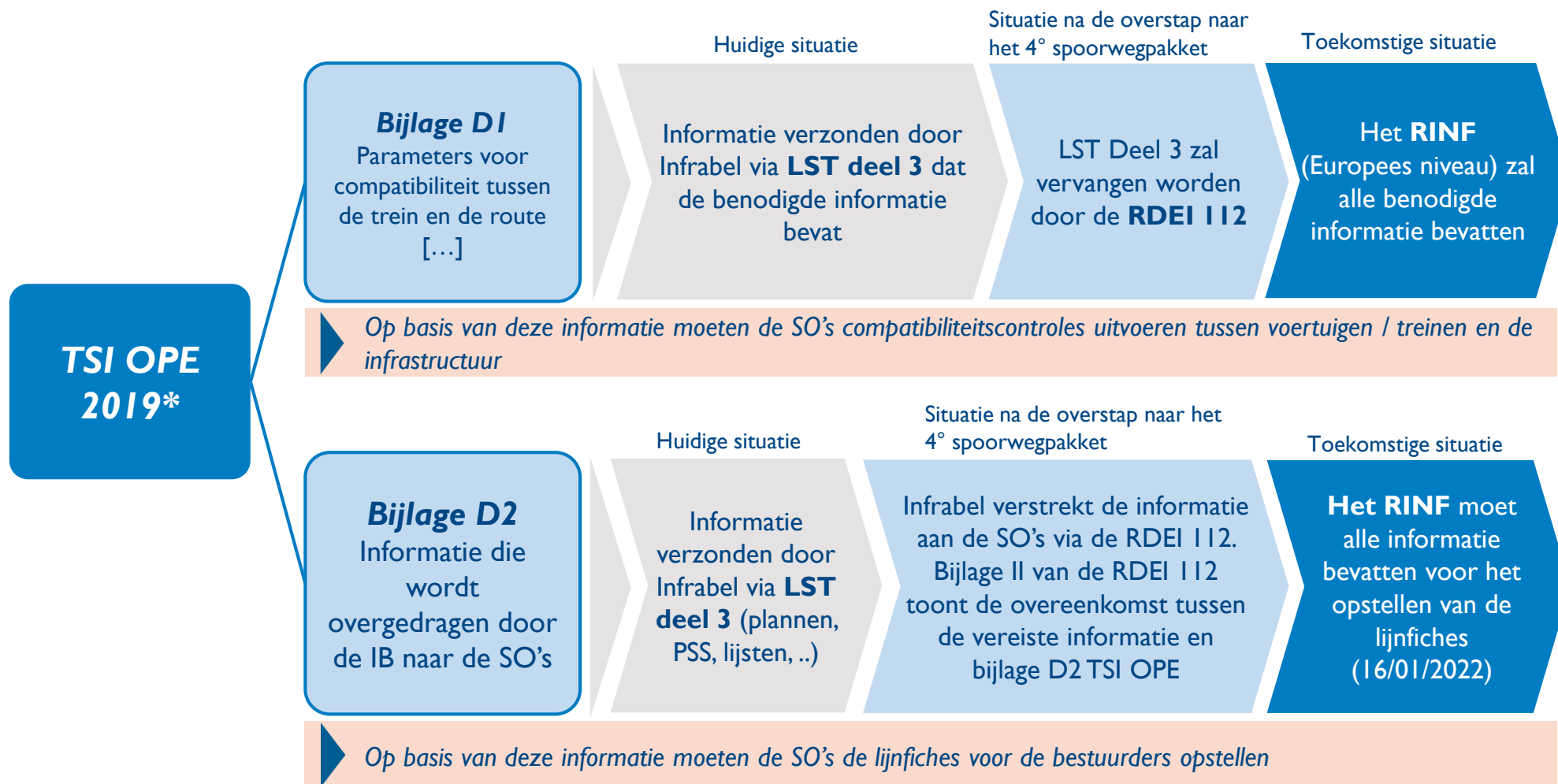


Agenda

- 1 Regelgevende context en maatregelen genomen door de IB
- 2 De moeilijkheden van de SO's
- 3 Denkpistes
- A Bijlage – Lijst van de geïnterviewde organisaties



De bijlagen D1 en D2 verplichten de IB om bepaalde informatie te verstrekken aan de spoorwegondernemingen





De IB stelt de SO's vrijwel alle door de TSI OPE vereiste informatie ter beschikking en voldoet daarmee aan haar wettelijke verplichtingen

Bijlage D1

■ Informatie verstrekt via RINF en RDEI I 12



- De IB levert de benodigde informatie via RDEI I 12 en RINF
- De IB heeft vrijwel alle informatie van de parameters van RINF ter beschikking gesteld

Bijlage D2

■ Informatie verstrekt via RDEI I 12*

N°.	Rubrique EU 2019/773 Annexe D2	RIEI Liste N°. / Source
1	Informations génériques concernant le gestionnaire de l'infrastructure	
1.1	Nom du gestionnaire de l'infrastructure	Déclaration de Réseau
2	Cartes et plans	
2.1	Carte: schéma montrant notamment:	
2.1.1	Sections de ligne	- RIEI Liste 1 (Carte Technique du Réseau (9700)) - RIEI Liste 2, 2a, 2b
2.1.2	Principaux lieux (gares, gares de triage, bifurcations, terminaux de fret)	- RIEI Liste 1 (Carte Technique du Réseau (9700)) - RIEI Liste 2, 2a, 2b
2.2	Lijndiagram	
2.2.1	Indication des voies, boucles, aiguilles d'évitement/protection et accès aux voies de service	- RIEI - Liste 8A
2.2.2	Principaux lieux (gares, gares de triage, bifurcations, terminaux de fret) et leur position par rapport à la ligne	- RIEI - Liste 1 (Carte Technique du Réseau (9700)) - PSS, Plans des voies, Profils en longueur (Draw In)
2.2.3	L'emplacement, le type et le nom de tous les signaux fixes destinés	- RIEI - Liste 9 - PSS, Plans des voies, Profils en longueur (Draw In)

- De IB voldoet aan zijn wettelijke verplichtingen en verstrekt alle informatie zoals gevraagd in bijlage D2 van TSI OPE (met uitzondering van bepaalde informatie m.b.t. tunnels)
- De IB heeft een correspondentietabel opgesteld tussen zijn verschillende lijsten en de vereisten van TSI OPE (Bijlage II van RDEI I 12)
- Naarmate het RINF zal voltooid zijn, zal de IB het ter beschikking stellen van informatie via andere kanalen dan het RINF stopzetten

▶ De IB heeft er aan gewerkt om te voldoen aan zijn wettelijke verplichtingen en input te geven aan het RINF. Bovendien had de IB een raadpleging gehouden om de behoeften van de SO's beter te begrijpen, maar had hierover geen feedback ontvangen

*RDEI I 12 zal slechts van toepassing zijn wanneer het 4^o spoorwegpakket van kracht wordt. De IB levert reeds de nodige informatie via de LST deel 3.



Het RINF lijkt in zijn huidige vorm te lijden onder een aantal tekortkomingen – de echte waarde van het systeem is niet aangetoond

Voordelen van het RINF

- De modaliteiten en het formaat voor het verstrekken van gegevens zijn standaard op Europees niveau
- Het moet alle gegevens bevatten zoals vereist door de STI OPE
- Het niveau van volledigheid van het RINF voor de beschikbare parameters is erg hoog
- Het RINF maakt het mogelijk om gegevens op te zoeken per lijnonderdeel of operationeel punt en relatief eenvoudig gegevens te exporteren

Nadelen van het RINF

- Aangezien het nog weinig bekend is bij de SO's is er weinig feedback over het daadwerkelijke gebruik van de tool
- De interface is niet erg gemakkelijk te gebruiken en het lijkt erop dat het gebruik van de tool een zekere mate van training vereist
- Gegevens moeten door de spoorwegonderneming worden geconsolideerd / herwerkt
- Het lijkt moeilijk om de gegevens van verschillende lijnsecties te consolideren om een coherent document te produceren (het RINF omvat niet de mogelijkheid van routing - er is geen verbinding tussen de lijnsecties)
- Het lijkt niet mogelijk om gegevens over een bepaalde te volgen route gemakkelijk te exporteren

- Het RINF lijkt daarom de SO's niet in staat te stellen om gemakkelijk gebruik te maken van de door de IB verstrekte gegevens
- « De architectuur van de RINF » is vastgelegd in Europese regelgeving en de IB kan er geen directe invloed op uitoefenen – zijn rol is beperkt tot « het verstrekken van gegevens »



In Nederland biedt en onderhoudt de IB een informatiesysteem aan (Infra Atlas) in parallel met het RINF – een systeem dat door de SO's zeer op prijs zou worden gesteld en ook gratis toegankelijk is.



Agenda

- I Regelgevende context en maatregelen genomen door de IB
- 2 De moeilijkheden van de SO's
- 3 Denkpistes
- A Bijlage – Lijst van de geïnterviewde organisaties



De SO's ondervinden moeilijkheden om de routebeschrijving op te stellen op basis van de verstrekte informatie door de IB

Modaliteiten van het ter beschikking stelling van informatie

- Alle informatie is beschikbaar in lijsten en verschillende documenten - maar niet in één document per lijnsectie
- De informatie is gestructureerd per type informatie in plaats van per lijngedeelte waarop ze betrekking heeft
- De voltooiing van het RINF voor het verstrekken van informatie in bijlage D2 is niet gepland voor 2022

De situatie bij de SO's

- Moeilijkheden om de ter beschikking gestelde informatie te begrijpen en te interpreteren
- Er zijn slechts weinig "echte lijnfiches" opgesteld door de SO's

“ Onze instructeurs behouden oude NMBS-lijnfiches die met de hand zijn voorzien van aantekeningen ”

Moeilijkheden voor de SO's

Beperkte middelen voor:

- Het consolideren van informatie afkomstig uit verschillende lijsten in één document
- Het opvolgen van de updates van de verschillende informatiebronnen

Duplicatie van de inspanningen op sector niveau

- Mogelijkheid tot synergie: de behoeften zijn « bijna » dezelfde voor alle SO's

RINF lijkt niet de oplossing te zijn

- Weinig kennis en geen gebruik van het RINF door de SO's
- Onzekerheid dat het RINF de voorbereiding van de lijnfiche daadwerkelijk zou vergemakkelijken

▶ De SO's willen een « kant-en-klare » oplossing



De IB voldoet aan zijn wettelijke verplichtingen maar dit lijkt de SO's niet in staat te stellen aan hun verplichtingen te voldoen

Een significant werk van de IB om te voldoen aan de vereisten...

- De IB heeft de afgelopen jaren gewerkt om de vereiste gegevens te verzamelen en beschikbaar te stellen
- Het voldoet aan de eisen van de Europese regelgeving met betrekking tot de beschikbaar te stellen gegevens en "volgt" de structuur van de RINF
- De IB meldde dat hij probeerde een sectorraadpleging op te starten om de behoeften van de SO's beter te begrijpen, maar kreeg geen antwoord
- De IB leverde commerciële diensten in verband met de modaliteiten voor het beschikbaar stellen van gegevens voor bepaalde SO's

...zonder de SO's in staat te stellen om zelf te voldoen

- De SO's hebben zeer verschillende structuren, middelen en vaardigheidsniveau's
- De « kleine en middelgrote » SO's hebben beperkte middelen en vaardigheden waardoor ze niet kunnen voldoen aan de eisen van de TSI OPE
- Het niveau van integratie en assimilatie van de vereisten uit de TSI OPE voor de SO's is relatief onduidelijk

De IB heeft weinig motivatie / interesse om meer in dit onderwerp te investeren

Veel SO's kunnen op dit gebied niet voldoen aan de vereisten van de TSI OPE



Agenda

- 1 Regelgevende context en maatregelen genomen door de IB
- 2 De moeilijkheden van de SO's
- 3 Denkpistes
- A Bijlage – Lijst van de geïnterviewde organisaties



Verschillende SO's hebben vermeld dat SNCF Réseau « Renseignements Techniques » verstrekt die het opstellen van lijnfiches vergemakkelijkt

De “Renseignements Techniques” bestaat uit vier documenten

A. ‘exploitatiekenmerken’ – lokale instructies met diagrammen, snelheidslimieten, enz.

B. ‘Compatibiliteit’ – bevat de compatibiliteit voor elk type krachtvoertuig, alsook de beperkingen

C. ‘Treinmassa’ – geeft de indicatieve massa voor elk type trein

D. ‘Fiche met omleidingen’ – bevat informatie over omleidingen in geval van belemmering enz.

SNCF Réseau

- SNCF Réseau stelt deze documentatie gratis ter beschikking van de sector
- De ‘RT’ wordt gepubliceerd in PDF en consolideert alle informatie m.b.t. een lijnonderdeel, ze maken het mogelijk om lijnfiches op te stellen
- De ‘RT’ was in het verleden ontwikkeld om als een lijnfiche te dienen - maar hun structuur is herwerkt om rekening te houden met de “compatibiliteitsaspecten”
- SNCF Réseau heeft nochtans aangegeven dat alle informatie vermeld in Bijlage D2 van de TSI OPE niet bevat is in de ‘TI’ (bv. hoogte van de perrons)

De Spoorwegondernemingen

- Verschillende SO's gebruiken het document ‘RT’ rechtstreeks als lijnfiche, met weinig wijzigingen
- De SO's waarderen de “kant-en-klare” RTs: het document kan door de SO's worden gebruikt zonder dat informatie uit verschillende bronnen moet worden samengevoegd



- **In Duitsland** zou de IB documenten met een soortgelijk principe verstrekken (‘Angaben für das Streckenbuch’)
- **In Nederland** biedt een dienstverlener ‘lijnfiches’ aan



De centralisatie en commercialisatie van de lijnfiches is een oplossing die kan overwogen worden

Centralisatie van de productie van lijnfiches en commercialisatie

Een organisatie die over de nodige middelen beschikt, zou de lijnfiches kunnen produceren op basis van de door de IB verstrekte informatie - zoals de de 'Renseignements Techniques' van SNCF Réseau in Frankrijk.

Deze documenten zouden dan kunnen worden "verkocht" - dit zou dus een commercieel aanbod zijn dat door de betrokken organisatie wordt geleverd.

Deze organisatie kan bv. zijn:

- De infrastructuurbeheerder
- Een « grote » SO
- Een sectorvereniging



Voordelen

- Laat toe om duplicatie van werk op sector niveau te verminderen
- Mogelijkheid om een zekere mate van harmonisatie te garanderen bij de productie van lijnfiches – te verkiezen in het geval van "freelance" bestuurders
- Garandeert een bepaald kwaliteitsniveau in de "lijnfiches"
- Eenvoudige naleving van de bepalingen van de TSI OPE voor SO's
- Mogelijk een commerciële kans voor de opstellende organisatie



Nadelen

- Economische haalbaarheid nog na te gaan
- Gedifferentieerde behoeften tussen SO's verder te onderzoeken
- Geen bekende interesse van IB of een SO over het onderwerp
- Geen bestaande sectorvereniging



Een andere oplossing zou kunnen zijn om een informaticasysteem te ontwikkelen dat het opstellen van lijnfiches door SO's vergemakkelijkt

Ontwikkeling van een IT alternatief voor RINF

Een andere oplossing zou kunnen zijn om een informatiesysteem te ontwikkelen voor het aanleveren van gegevens om - onder andere - het opstellen van lijnfiches te vergemakkelijken.

Dit systeem zou tot op zekere hoogte kunnen worden geïnspireerd door het in Nederland door ProRail opgezette systeem (systeem Infra Atla).

De IB lijkt in de beste positie om een dergelijk systeem te ontwikkelen. Dit kan waarschijnlijk alleen worden gedaan op basis van financiële compensaties door de SO - aangezien het verder gaat dan de wettelijke verplichtingen van de IB



Voordelen

- Het belang van het ontwikkelen van een dergelijk systeem is mogelijk niet beperkt tot de ontwikkeling van lijnfiches (bijv. Infra Atlas wordt gebruikt voor capaciteitsbeheer, engineering en R&D, verkeersbeheer enz.)
- Het door ProRail geïmplementeerde informaticasysteem zou door de SO's zeer op prijs worden gesteld



Nadelen

- Het ontwikkelen van een dergelijk systeem zou lang, complex en duur zijn - de economische levensvatbaarheid van een dergelijk initiatief is zeer onzeker
- Risico op « overlapping » met de RINF waarvan de ontwikkelingsrichting niet volledig bekend / begrepen is
- De doeltreffendheid van een dergelijk systeem bij de productie van lijnfiches moet nog worden aangetoond
- Weinig interesse van de IB om aan een project van deze omvang te beginnen, nadat de input voor de RINF is afgerond



SNCF Réseau blijft voor de SO's compatibiliteitscontroles uitvoeren tussen voertuigen en de te route

Inwerkingtreding van het 4° spoorwegpakket

- De SO's zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van de compatibiliteitscontrole tussen voertuigen en infrastructuur, in overeenstemming met artikel 23 van de Richtlijn (EU) 2016/797: «Voordat een spoorwegonderneming een voertuig gebruikt in het gebruiksgebied dat in de vergunning [...] het voertuig compatibel is met het traject »
- Op basis van de interviews is de impact van deze wijziging op het functioneren van de SO's niet duidelijk
- Evenzo is het niet duidelijk of de SO klaar zijn en de desbetreffende wijziging hebben verwerkt

Op basis van discussies met SNCF Réseau, lijkt het erop dat deze wijziging ten tijde van de omzetting van het vierde pakket niet volledig door de SO's werd opgenomen

SNCF Réseau zal een dienst aanbieden die een compatibiliteitscontrole zal verrichten

- In de toepassingsgids van STI OPE staat duidelijk dat « een spoorwegonderneming mag beslissen de compatibiliteitscontrole tussen de te volgen route en het voertuig te delegeren aan de IB [...] » op contractuele basis
- SNCF Réseau zal tot 2021 **gratis** compatibiliteitscontroles tussen voertuigen en infrastructuur blijven uitvoeren namens de SO's
- Vanaf 2021 zal SNCF Réseau deze dienst **commercialiseren** – De dienst zal nog steeds ter beschikking zijn van de SO's maar zal betalend zijn



Agenda

- 1 Regelgevende context en maatregelen genomen door de IB
- 2 De moeilijkheden van de SO's
- 3 Denkpistes
- A Bijlage – Lijst van de geïnterviewde organisaties



Lijst van de geïnterviewde organisaties

Lijst van de geïnterviewde organisaties

- Als onderdeel van de werkstroom werden interviews met de volgende organisaties gehouden:
 - CFL Cargo
 - Europorte
 - Infrabel
 - Lineas
 - SNCF Réseau

Arthur D Little

Arthur D. Little has been at the forefront of innovation since 1886. We are an acknowledged thought leader in linking strategy, innovation and transformation in technology-intensive and converging industries. We navigate our clients through changing business ecosystems to uncover new growth opportunities. We enable our clients to build innovation capabilities and transform their organizations.

Our consultants have strong practical industry experience combined with excellent knowledge of key trends and dynamics. ADL is present in the most important business centers around the world. We are proud to serve most of the Fortune 1000 companies, in addition to other leading firms and public sector organizations.

For further information please visit www.adlittle.com or www.adl.com.

Copyright © Arthur D. Little Luxembourg S.A. 2020.
All rights reserved.



Contact:

François-Joseph Van Audenhove
Partner, Brussels
E : vanaudenhove.f@adlittle.com

Guillaume Rominger
Manager, Brussels
E: rominger.guillaume@adlittle.com