

Addendum memo "Meting Az LM bij potentieel storingsgevoelig materieel"

Aan	Geïnteresseerden	Eigenaar	Tom Bormans
Datum	8 april 2026	E-mail	Tom.Bormans@ProRail.nl
Uw kenmerk	-		
Kenmerk/ID	TS01FFBF313-615453488-1878		
Onderwerp	Addendum op memo "Meting Az LM bij potentieel storingsgevoelig materieel"		
Bijlage(n)	-		

Meting meting havenspoorlijn – potentieel storingsgevoelig materieel

In de Memo meting havenspoorlijn – potentieel storingsgevoelig materieel (kenmerk: *TS01FFBF313-615453488-974*) zijn de resultaten beschreven van de op 14 november 2025 uitgevoerde test met verschillende typen (onderhouds-)materieel op de buitencontour van de Havenspoorlijn. Tijdens deze test is onderzocht of de wielen van dit materieel tijdens het rijden over het railcontact verstoringen van het assentelsysteem Az LM veroorzaakt.

De uitgevoerde testen boden (o.a.) het inzicht dat bij passage van de "lasbus" detectieproblemen verwacht kunnen worden bij het assentelsysteem Az LM.

Oplossingsrichting lasbus

De storingsgevoeligheid bij lasbussen is ook op de HSL een bekend issue. Op de HSL trad dit probleem op doordat de assenteller werkt op basis van elektromagnetische inductie om assen te detecteren. Wanneer kort na elkaar twee kleine wielen passeerden die voor de assenteller te klein waren, ontstond een storing. Dit probleem deed zich voor bij zowel hoge als lage snelheden (tussen 0 en 20 km/h) en had direct te maken met de diameter van de spoorwielen en de korte opeenvolging van de kleine wiertjes.

Voor de situatie op de HSL is vanuit BAM Infra OV onderzocht of hier een oplossing voor gevonden kan worden. Hierbij is uitgekomen op de oplossing zoals in onderstaande foto's zichtbaar.



Afbeelding 1: voor- (L) en achteraanzicht (R) van de oplossingsrichting zoals door BAM Infra OV toegepast op de situatie op de HSL.

Door middel van het plaatsen van een (RVS) plaatje tussen de wielflensen in het onderstel van de lasbus, kunnen de kleine wielen van een lasbus als één wiel gedetecteerd worden, waardoor er een juiste assenregistratie plaatsvindt.

Belangrijke kanttekening is de nieuwe *wielsigaar* die ontstaat door het monteren van het plaatje. Bij krappe bogen, wissels en overwegen kan de vergrootte wielsigaar een beperking van de mogelijke toepassing (op spoor buiten de HSL) opleveren. Daarnaast is bij de toepassing van deze oplossingsrichting van belang dat het plaatje *tussen* de flensen van het wiel wordt gemonteerd. Bij het monteren van het plaatje *voor of achter* de flens ontstaat het risico dat bij passage andere infra-elementen geraakt (en beschadigd) raken.

Deze modificatie aan de lasbus is op dit moment enkel toegelaten voor de HSL. Wel biedt bovenstaande voldoende aanknopingspunten als oplossingsrichting voor toepassing op de Havenspoorlijn.