

ORDERMANAGEMENT

AANSLUITVOORWAARDEN TSI

T.B.V. NIEUWE EN BESTAANDE VERVOERDERS

ProRail

Identificatie	Aansluitvoorwaarden TSI Ordermanagement
Auteur	ProRail, afdelingen ICT en Capaciteitsmanagement
Versie	1.5
Status	Definitief
Datum	24-12-2025

Inhoudsopgave

1	INLEIDING.....	5
2	ACCOUNTMANAGEMENT.....	6
3	INFORMATIEDIENSTEN.....	7
4	TOEGANG TOT PRORAIL.....	8
5	TSI BERICHTEN.....	9
5.1	FASERING: JAARDIENST / LATE REQUEST / AD HOC / KORTE TERMIJN.....	10
5.2	BERICHTEN VOLGORDE.....	11
5.3	PATH REQUEST MESSAGE.....	12
5.4	PATH DETAILS MESSAGE.....	12
5.5	PATH CONFIRMED MESSAGE.....	12
5.6	PATH DETAILS REFUSED MESSAGE.....	12
5.7	PATH CANCELED MESSAGE.....	13
5.8	PATH NOT AVAILABLE MESSAGE.....	13
5.9	ERROR MESSAGE.....	13
5.10	RECEIPT CONFIRMATION MESSAGE.....	14
5.11	PATH COORDINATION MESSAGE.....	14
5.12	PATH SECTION NOTIFICATION MESSAGE.....	14
5.13	PRORAIL ONTWIKKELINGSROADMAP.....	14
6	VELDEN.....	16
6.1	BRAKETYPE / REMSTAND.....	16
6.2	BRAKINGRATIO / REMPERCENTAGE.....	16
6.3	CASE REFERENCE ID.....	16
6.4	COMBINEDTRAFFICLOADPROFILE / BUITEN PROFIEL CODES (BP OF P-C CODES).....	16
6.5	COMPANY CODE.....	16
6.6	ERROR CODE.....	17
6.7	EXCEPTIONALGAUGINGCODE / BV-REGELINGNUMMERS.....	17
6.8	HIGHESTPLANNEDSPEED / INHAALSNELHEID.....	17
6.9	INTERRUPTIONINFORMATION.....	17
6.10	JOURNEYLOCATIONTYPECODE / LOCATIE TYPE.....	17
6.11	LOCATIONPRIMARYCODE / LOCATIE CODES.....	17
6.12	LOCATIONSUBSIDIARYIDENTIFICATION.....	18
6.13	OFFSETTOREFERENCE.....	18
6.14	PLANNEDJOURNEYLOCATION.....	18
6.15	PRIMARYLOCATIONNAME.....	18
6.16	REFERENCETRID.....	18
6.17	REFERENCETRAINIDSUBCALENDAR.....	18
6.18	RESPONSIBLE APPLICANT.....	18
6.19	ROUTECLASS / BELADINGKLASSE.....	18
6.20	SERIES NR EN SERIAL NR.....	18
6.21	SEVERITY (VAN EEN FOUT).....	19
6.22	TRAFFICTYPE / RIJKARAKTERISTIEK.....	19
6.23	TRAINACTIVITYTYPE / BEHANDELINGEN.....	19
6.24	TRAININFORMATION.....	19
6.25	TRAINLENGTH / LENGTE.....	19
6.26	TRAINMAXSPEED / MAXIMALE SNELHEID MATERIEEL.....	19
6.27	TRRAINTYPE.....	19
6.28	TRAINWEIGHT / GEWICHT.....	19
6.29	TYPEOFINFORMATION.....	19
6.30	TYPEOFUSEDHYBRIDPOWERUNIT / HYBRIDE TRACTIE GEBRUIK.....	20
6.31	HET TRAIN OBJECT MODEL CONCEPT.....	20
6.32	WAT PRORAIL NIET GEBRUIKT IN TSI ORDERMANAGEMENT.....	20
7	TESTEN.....	21
7.1	ALGEMEEN.....	21

7.2	VOORAF	21
7.3	TIJDENS HET TESTEN	21
7.4	NAAR PRODUCTIE.....	22
8	BEHEER.....	23
8.1	INCIDENTEN	23
8.2	WIJZIGEN MATERIEELGEGEVENS	23
8.3	ONDERSTEUNEN XSD UPGRADES	24
8.4	JAARDIENST AANVRAAG INTREKKEN	24
9	APPENDIX A – FOUTCODES	25
10	APPENDIX B – GRENSDIENSTREGELPUNTEN.....	27
11	APPENDIX C – TRAIN ACTIVITY TYPES	28
12	APPENDIX D – MATERIEELGEGEVENS.....	30

Wijzigingshistorie

Versie	Datum	Omschrijving
0.1	30-09-2024	Eerste versie (structuur)
0.2	12-11-2024	TSI berichten beschreven
0.3	06-12-2024	Review beperkt deel Ordermanagement Team
1.0	31-12-2024	Review door het hele Ordermanagement Team; een aantal velden toegevoegd.
1.1	28-02-2025	Meer veldbeschrijvingen, testen beter beschreven, appendices A en B.
1.2	09-04-2025	Review verwerkt. Eerste vrijgave aan Vervoerders.
1.3	31-07-2025	Aanpassingen, zoals draft pad wijzigen / annuleren, inhaalsnelheid, max snelheid, train activity types en fasering.
1.4	15-10-2025	Na interne review; extra paragrafen over fasering, berichten volgorde en ProRail's ontwikkelingsroadmap. De hoofdstukken over Testen en Beheer zijn verbeterd.
1.5	24-12-2025	Korte Termijn fase benoemd; betere uitleg over de berichtenstroom per fase

1 Inleiding

Dit document beschrijft de aansluitvoorwaarden voor Vervoerders die de ProRail dienst TSI Ordermanagement (meer) willen gaan gebruiken. De formele naam van de dienst is: "Indienen Capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard". Wanneer in dit document over Vervoerders wordt gesproken, worden ook Aanvragers bedoeld (partijen die namens Vervoerders aanvragen mogen indienen).

Het begint ermee dat een Vervoerder bij ProRail afdeling ICT- en Informatiediensten aangeeft Capaciteitsaanvragen te willen indienen, wijzigen en annuleren, gebruik makend van de Europese standaard TSI TAF/TAP. TSI is de Technische Specificatie voor Interoperabiliteit voor Vrachtwervoer (TAF) en Personenvervoer (TAP). In ProRail's Netverklaring valt dit onder de 'diensten, noodzakelijk voor het rijden van treinen' (categorie 1). TSI is een werkafspraken voor interoperabiliteit. Ten behoeve van die TSI specificaties zijn gestandaardiseerde berichten afgesproken die men kan uitwisselen (TSI TAF/TAP XSD). Die worden vervolgens via de Common Interface (CI) uitgewisseld. Het behelst dus een computer-computer interface. Een vervoerder kan deze interface vervolgens zelf implementeren of kan die in de markt afnemen.

Dit document beschrijft welke stappen een Vervoerder moet doorlopen om ordermanagement (verder) te realiseren met ProRail. Afhankelijk van waar de Vervoerder al staat, kan hij instappen bij wat beschreven staat in hoofdstuk 2, 3, 4 of 5.

Indien de Vervoerder nog geen contract met ProRail heeft, dan sluit de Vervoerder een contract af met ProRail Accountmanagement (hoofdstuk 2).

Wanneer de Vervoerder nog geen afspraak over het gebruik van de TSI dienst heeft, dan neemt hij contact op met ICT- en informatiediensten, zoals beschreven in de Netverklaring (hoofdstuk 3).

Als de Vervoerder nog geen Common Interface (CI) ingeregeld heeft, dan moet daarna de CI-CI toegang geregeld en getest worden (hoofdstuk 4). Hiertoe wordt een test-PathRequestMessage en een test-PathDetailMessage en een test-ReceiptConfirmationMessage gebruikt.

Vervolgens worden er afspraken gemaakt over welke TSI Ordermanagement berichten de Vervoerder (extra) wil gaan gebruiken en welke berichten ProRail verplicht stelt. Soms laat de TSI standaard ruimte voor interpretatie; ProRail zal aangeven wat haar interpretatie is (hoofdstuk 5 en 6) en waar ProRail én de Vervoerder zich aan moeten houden.

Dan vindt er een testperiode plaats, waarbij uiteindelijk zowel ProRail als de Vervoerder aangeven dat de onderlinge TSI communicatie rijp is voor productie. ProRail heeft omgevingen voor ontwikkeling, test, acceptatie, beproeving en productie. De Vervoerder heeft minstens omgevingen nodig voor ontwikkeling, acceptatie en productie (hoofdstuk 7). In gebruik name vindt alleen plaats op productie.

Beheerafspraken worden beschreven in hoofdstuk 8.

ProRail streeft in de pas te lopen met de ontwikkelingen van de PCS Capacity Broker van RNE.

Dit document wordt in de toekomst ook vertaald naar het Engels ten behoeve van buitenlandse vervoerders en inframanagers.

2 Accountmanagement

Een Vervoerder die voor het eerst informatie wil uitwisselen met ProRail meldt zich eerst bij Accountmanagement. Hier wordt een contract afgesloten omtrent de af te nemen diensten. Bij concessievervoer begint dit proces zo'n 18 maanden voordat de Vervoerder werkelijk een trein wil laten rijden; bij het overige verkeer kan dit een stuk korter zijn.

De dienst TSI Ordermanagement valt onder 'categorie 1' diensten, waarvoor geen vergoeding betaald hoeft te worden. Wel wordt bv. juridisch afgedekt dat men zich in berichten niet mag voordoen als een andere Vervoerder.

Vervolgens mag de Vervoerder zich melden bij de afdeling Informatiediensten over de dienst "Indienen Capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard". Dat staat in de Netverklaring.

3 Informatiediensten

Informatiediensten is ProRail's coördinerende afdeling, die de Vervoerder leidt in het proces om gegevens uit te wisselen. Voor de uitvoering wordt naar specifieke ProRail Product Beheerders verwezen.

Een nieuwe Vervoerder heeft een RICS ofwel Company Code nodig. RICS staat voor Railway Interchange Coding System, een viercijferig nummer. Deze kan gratis worden aangevraagd bij het UIC (International Union of Railways); het verkrijgen heeft een doorlooptijd van ongeveer een week (<https://uic.org/support-activities/it/rics>).

ProRail communiceert TSI berichten met 'de buitenwereld' via een CI, een Common Interface. De Vervoerder moet *zelf* een eigen CI maken of laten inrichten, die zal communiceren met ProRail's CI. RNE verkoopt licenties van de software van CI's. RNE verkoopt ook de software ervan, zodat de Vervoerder dit in zijn eigen software kan laten integreren. Nog belangrijker: RNE is ook uitgever van de certificaten, die de Vervoerder nodig heeft t.b.v. autorisatie van haar eigen CI (zelf gebouwd of aangekocht). Om de CI-CI verbinding te testen dient de Vervoerder contact op te nemen met de Product Beheerder van ProRail's CI (hoofdstuk 4).

Bij ProRail zorgt de CI voor het zenden, controleren en ontvangen van TSI berichten m.b.t. haar achterliggende ordermanagement systemen. De Vervoerder implementeert een eigen CI, normaliter verbonden met het planningssysteem van de Vervoerder. Vervoerders kunnen bv. ook gebruik maken van het systeem PCS (Path Coordination System) van RNE. Dat is al verbonden met ProRail's CI.

Als de verbinding tot stand is gekomen, kan de Vervoerder contact opnemen met de Test Manager van Ordermanagement om de functionele testen uit te voeren (hoofdstuk 7).

Intern zorgt Informatiediensten ook voor een workflow, waarmee intern signalen gegeven worden aan Product Beheerders van systemen (bv. TNR, Donna, CI, BTD-planner), zodat zij zaken inregelen voor de nieuwe Vervoerder.

Informatiediensten zorgt ook dat de Implementatiemanager TSI TAF/TAP en de Product Manager Ordermanagement worden aangehaakt.

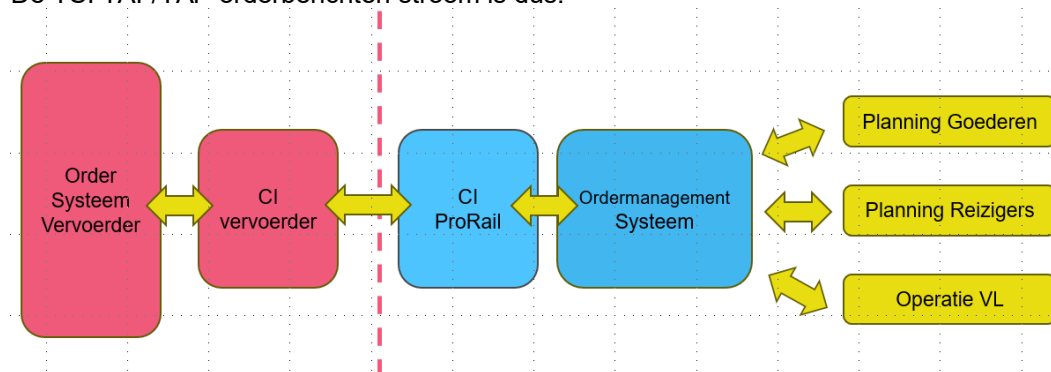
4 Toegang tot ProRail

TSI communicatie gaat verplicht via een CI-CI koppeling. Zoals reeds gemeld moet de Vervoerder RNE benaderen voor een CI-licentie en een CI-certificaat. De Vervoerder kan zelf een CI bouwen, een CI kopen of laten bouwen en vervolgens zelf hosten of laten hosten. Er zijn commerciële partijen die software aanbieden aan Vervoerders ter ondersteuning van het planproces, die communiceren met ProRail via een ingebouwde Common Interface.

ProRail's CI Product Beheerder zet met een technisch specialist van de kant van de Vervoerder de technische CI-CI connectie op. Er worden o.a. DNS namen uitgewisseld. Ook wordt besproken welke berichten precies zullen worden uitgewisseld. Van elke Vervoerder staat geconfigureerd welk type berichten ontvangen en verzonden mogen worden. Daarom moet ook een Vervoerder die reeds een verbinding heeft met ProRail toch deze stap doorlopen!

Alle geaccepteerde (ontvangen) berichten gaan van ProRail's CI naar achterliggende systemen.

De TSI TAF/TAP orderberichten stroom is dus:



ProRail's CI Product Beheerder levert testberichten aan de Vervoerder. De eerste stap is een technische test of berichten aankomen, en daarna een basis functionele test of ze ook juist verwerkt kunnen worden. Dan beginnen de functionele testen tussen het Order/Planning systeem van de Vervoerder en van ProRail.

5 TSI berichten

De TSI standaard wordt door de RU/IM Telematics Joint Sector Group bijgehouden op de site www.taf-jsg.info. In het Sector Handbook ([Sector Handbook](#)) staat beschreven hoe de spoorsector de TSI standaard gaat gebruiken. Daar is te vinden in welke fase welke processen gevolgd kunnen en moeten worden. Ook staat er info over elk in te vullen veld.

De berichtenuitwisseling tussen Vervoerder en ProRail dient te voldoen aan het Sector Handbook. Het Sector Handbook laat een aantal zaken open waarover op nationaal niveau afspraken gemaakt kunnen worden. Dit document beschrijft die afspraken en afspraken die verduidelijkend zijn, aanvullend op of afwijkend van het Sector Handbook.

De standaard kent de volgende Ordermanagement berichten:

- Path request message
- Path details message
- Path confirmed message
- Path details refused message
- Path canceled message
- Path not available message
- Error message
- Receipt confirmation message
- Path coordination message
- Path section notification message

Veel hiervan is reeds door ProRail geïmplementeerd, soms voor alle planningsfasen, soms alleen voor de jaardienst (next annual timetable).

In oktober 2025 zijn onderstaande drie punten formeel goedgekeurd binnen ProRail:

1. De TSI-planningsprocessen (Path Request, Path Modification, Path Cancellation, Path Alteration) worden gehanteerd tot vlak voor rijden van de trein. In deze TSI-Planningsprocessen zal altijd gewerkt worden met 'kalender'-ID's en -objecten, zowel door de vervoerder als door ProRail. Dit zijn de ID's zonder ingevulde StartDate. Dit geldt zowel voor planningsberichten over treinen die over een aantal maanden pas gaan rijden, als over treinen die bv. over een halve dag al gaan rijden.
2. Aanvragen (Path Request, Path Modification, Path Cancellation) met een aangevraagde datum die 7 dagen of minder vóór rijden van de trein ligt, dienen énkeldagse aanvragen te zijn: aanvragen met maar één aangevraagde dag.

We gaan ook al uit van het voorgenomen besluit:

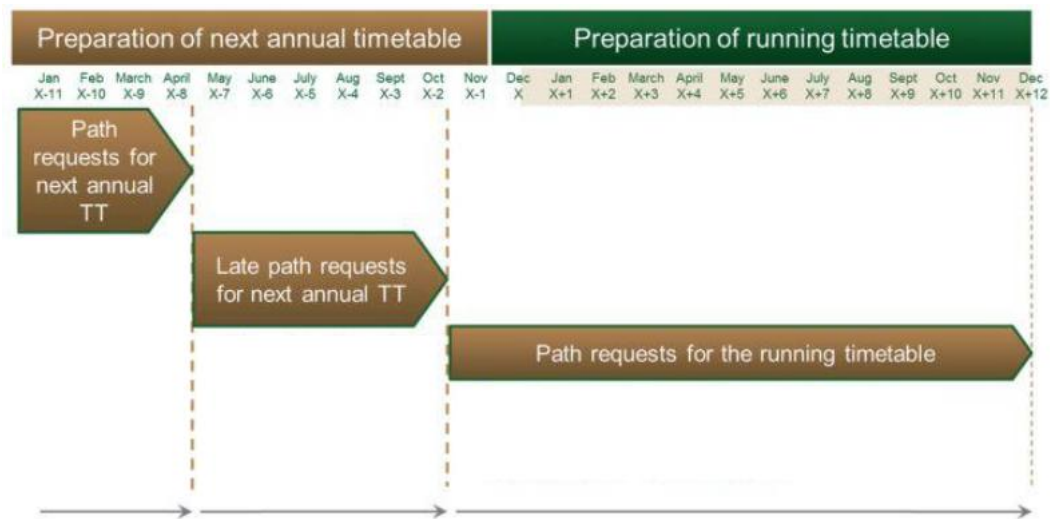
1. Niet-pre-accepted ad-hoc-aanvragen kunnen tot 14 dagen voor rijden van de trein ingediend worden.

In hoofdstuk 6 zijn velden van de TSI berichten opgenomen, waar ProRail afwijkt van de standaard of informatie over wenst toe te voegen.

N.B. Er zijn ook TSI-uitvoeringsberichten, zoals bijvoorbeeld het Train running information, Train running interrupted en Train composition message. Documentatie hierover valt niet onder Ordermanagement.

Vervoerder geeft aan welke TSI berichten hij wil versturen en ontvangen. ProRail geeft aan wat het effect is als sommige berichten (nog) niet worden ontvangen/verstuurd. Op hoofdlijnen is dit ook in dit hoofdstuk terug te vinden.

5.1 Fasering: Jaardienst / Late Request / Ad Hoc / Korte Termijn



Jaardienstaanvragen voor het volgende dienstregelingjaar kunnen tot/met de tweede maandag van april worden ingediend; direct daarna worden ze allen in behandeling genomen, waardoor ze niet meer aangepast kunnen worden. Na deze datum heten het Late Request aanvragen tot/met mid-oktober. Daarna heten het Ad Hoc aanvragen. Een week voor uitvoering heten het Korte Termijn aanvragen. Precieze data worden jaarlijks vastgesteld en zijn bij Functioneel Beheer opvraagbaar. Ook in de Korte Termijn fase worden tot kort voor vertrek trein nieuwe aanvragen, wijzigingsverzoeken en annuleringen verwerkt. Zodra de trein daadwerkelijk rijdt is er sprake van de uitvoeringsfase. In deze fase zijn de TSI planningsberichten (Path Request, Path Modification, Path Cancellation en Path Alteration) niet meer geldig.

Op alle jaardienstaanvragen stuurt ProRail voor de tweede maandag in juli een concept aanbieding of een afwijzing. Op een concept aanbieding kan een vervoerder een Path Details Refused message sturen met het verzoek om voor de definitieve aanbieding een wijziging aan te brengen t.o.v. de concept aanbieding. Om de aanvraag in te trekken dient men contact op te nemen met de Coordinator Jaardienst van ProRail. De processen 'wijzigen' en 'annuleren' zijn op een concept aanbieding niet mogelijk want dat kan alleen op een definitieve geboekte aanbieding.

Op de laatste maandag van augustus wordt de definitieve jaardienstverdeling vastgesteld. Dan worden van concept aanbiedingen, definitieve aanbiedingen gemaakt.

Daarna worden de Late Requests op basis van first come first serve verwerkt.

Half oktober begint de Ad Hoc fase. De tweede dinsdag in november zijn de Late Requests en de ondertussen ontvangen Ad Hoc aanvragen definitief verdeeld. Als treinpaden zijn verdeeld (in jaardienst, late request of ad hoc) – anders gezegd, als de vervoerder daar een definitieve geboekte aanbieding voor heeft, kunnen ze daarna ook gewijzigd en geannuleerd worden door de vervoerder of diens gerechtigde of aangepast danwel geannuleerd worden door ProRail.

Meer hierover staat in hoofdstuk 4 van de Netverklaring.

5.2 Berichten volgorde

In het Sector HandBook staat exact beschreven welk bericht na welk bericht hoort te komen en (zie vorige paragraaf) in welke fase. Voor meer overzicht is hier een uittreksel daarvan (niet 100% compleet).

Vervoerder begint met een Path Request Message om een aanvraag voor een nieuw pad / wijziging van een pad te doen. ProRail antwoordt hierop met een Receipt Confirmation Message (bericht in goede orde ontvangen), gevolgd door één van de volgende berichten:

- Path Details Message met het (deel) antwoord op het verzoek (kan meermalen komen). Bij een jaardienstaanvraag komt er eerst een concept antwoord en later een definitief antwoord.
- Error Message (fouten in de aanvraag).

Vervoerder stuurt een Path Confirmed Message om een aanbieding te accepteren. ProRail antwoordt hierop met een Receipt Confirmation Message, gevolgd door één van de volgende berichten:

- Path Details Message;
- Error Message.

Vervoerder stuurt een Path Details Refused Message om een aanbieding NIET te accepteren. ProRail antwoordt hierop met een Receipt Confirmation Message, gevolgd door één van de volgende berichten:

- Path Details Message;
- Path Not Available Message;
- Error Message.

Vervoerder stuurt een Path Canceled Message om aan te geven dat een reeds geboekte aanbieding niet meer gewenst is. ProRail antwoordt hierop met een Receipt Confirmation Message, gevolgd door één van de volgende berichten:

- Path Details Message;
- Error Message.

ProRail stuurt een Path Not Available Message om aan te geven dat een reeds geboekte aanbieding toch niet gebruikt mag worden. Vervoerder reageert hierop met een Receipt Confirmation Message (bericht ontvangen).

5.3 Path request message

Hiermee kan een treinpad door de Vervoerder aangevraagd of gewijzigd worden. Ook kan een nog niet in behandeling genomen aanvraag hiermee aangepast of ingetrokken worden.

Een Vervoerder is verplicht dit te implementeren bij gebruik van de datakoppeling.

N.B. Voor aanvragen met pre-arranged paths is de Vervoerder verplicht PCS te gebruiken, niet het eigen systeem! Dit wordt ook mogelijk m.b.v. een TSI bericht vanuit het eigen systeem naar PCS.

N.B. ProRail (en bv. PCS CB) ondersteunen nog niet het Route Update Proces uit het Sector Handboek. Ook Studie aanvragen worden nog niet ondersteund. PCS CB (Capacity Broker) is een doorontwikkeling van PCS EC (Envelope Concept), die waarschijnlijk begin 2026 live gaat.

N.B. ProRail controleert bewust nog niet heel strikt op aanvragen, zodat deze aanvragen niet direct afgewezen worden als ze fouten bevatten. ProRail kan dan de foutieve aanvragen analyseren en vervolgens bespreken met de Vervoerder om deze aanvragen te verbeteren. Later zullen deze controles strenger worden.

5.4 Path details message

Hiermee biedt ProRail het treinpad aan met daarbij inzicht in de status van de aanbidding (concept of definitief).

Een Vervoerder is verplicht om het kunnen ontvangen van dit bericht te implementeren.

Veel van de velden in dit bericht komen overeen met het path request message, maar de vulling is verschillend.

5.5 Path confirmed message

Hiermee geeft de Vervoerder aan dat hij het eens is met de aanbidding. ProRail ondersteunt alleen acceptatie of weigering van het gehele pad (gehele route en gehele kalender).

Een Vervoerder is niet verplicht dit te implementeren. Elke aanbidding die door ProRail wordt verstuurd en waarbij de Vervoerder niet binnen 5 werkdagen middels een Path confirmed message aangeeft dat hij het **niet** eens is, wordt door ProRail automatisch verwerkt alsof de Vervoerder "eens" heeft aangegeven. ProRail vindt het verstandiger dat de Vervoerder dit wél implementeert. Hierdoor verloopt het proces efficiënter doordat de wachttijd korter is.

Als een Vervoerder dit bericht niet implementeert, kan hij bij een path request message in de Ad Hoc fase aan geven dat het een 'pre accepted offer' betreft. Dat doe je door in het veld 'TypeOfInformation' waarde '19' in te vullen. Dat voorkomt de 5 dagen wachtperiode. N.B. Veertien dagen voordat de trein rijdt zijn alle aanvragen automatisch pre-accepted.

5.6 Path details refused message

Hiermee geeft de Vervoerder aan dat hij het niet eens is met de aanbidding. Ook geeft hij aan of er wel of geen nieuwe aanbidding is gewenst. ProRail ondersteunt alleen weigering van het gehele pad (gehele route en gehele kalender). In het Sector Handboek staat in welke fases wat precies mogelijk is.

Een Vervoerder is niet verplicht dit te implementeren. Dat betekent echter dat hij alle aanbiedingen van ProRail na 5 dagen impliciet automatisch accepteert. ProRail vindt het dus verstandiger dat de Vervoerder dit wél implementeert.

5.7 Path canceled message

Hiermee geeft de Vervoerder aan dat hij een reeds geboekt treinpad niet meer wil gebruiken. In ProRail termen heet dit: het annuleren van een treinpad. Met dit bericht kan de Vervoerder alle geboekte dagen of een deel van de geboekte dagen van de kalender annuleren.

Annuleren betekent het gehéle pad annuleren. Als Vervoerder een deel van een pad niet wil rijden, moet hij via een path request message een wijziging aanvragen.

Als een deel van de geboekte dagen geannuleerd is, stuurt ProRail een update van de kalender ten opzichte van het oorspronkelijk aangeboden pad terug met status Modification; als alle geboekte dagen geannuleerd zijn stuurt ProRail het terug met status Deletion.

Een Vervoerder is verplicht dit te implementeren, want het hoort bij de basisfunctionaliteit.

5.8 Path not available message

Hiermee geeft ProRail aan dat het reeds geboekte treinpad niet meer beschikbaar is als gevolg van bv. verstoringen, buitendienststellingen of wijzigingen in de infrastructuur / sporen layout, waardoor het treinpad op de gewijzigde infra niet meer mogelijk is. Waar mogelijk zal dit gevolgd worden door een nieuwe alternatieve aanbieding via een 'path details message' conform het 'path alteration' proces. In het path not available message staat een vlag die aangeeft of er een alternatieve aanbieding komt of niet.

Een Vervoerder is verplicht dit te implementeren. Zo communiceert ProRail over verstoringen / buitendienststellingen. Vervoerder moet dit weten en hierop handelen.

N.B. ProRail ondersteunt i.h.k.v. Path Alteration (voorlopig) alleen annulering van héle treinpaden en niet van een deel van de route. Annulering van een deel van de kalender wordt wél ondersteund. Voorlopig stuurt ProRail nog geen InterruptionInformation mee in het Path not available message.

5.9 Error message

Dit bericht wordt twee richtingen op gebruikt:

1. Hiermee geeft ProRail aan wat er fout is (functioneel of technisch) aan een aanvraag of aan andere berichten die de Vervoerder aan ProRail heeft gestuurd.
2. De Vervoerder kan dit sturen als er wat fout is met een bericht vanuit ProRail.

Een Vervoerder is verplicht een error message te kunnen ontvangen en functioneel te kunnen verwerken en ernaar te handelen. Het is ProRail's terugkoppeling en anders zou een Vervoerder bv. kunnen denken dat zijn aanvraag in de dienstregeling is opgenomen, terwijl dit niet zo is.

Een Vervoerder is **nog** niet verplicht zelf het versturen van een error message te implementeren. Dat betekent echter dat hij niet kan aangeven dat een bericht van ProRail niet verwerkt kan worden. ProRail vindt het dus verstandiger dat de Vervoerder dit wel implementeert.

ProRail gebruikt noch verstuurt het veld TagReference.

5.10 Receipt confirmation message

Dit bericht wordt twee richtingen op gebruikt.

1. Hiermee geeft ProRail aan de Vervoerder aan dat het verstuurd bericht in goede orde ontvangen is.
2. Hiermee geeft de Vervoerder aan ProRail aan dat het verstuurd bericht in goede orde ontvangen is.

Een Vervoerder is **nog** niet verplicht dit bericht te implementeren.

ProRail richting Vervoerder:

Op alle goed verwerkte berichten van de Vervoerder volgt een receipt confirmation message van ProRail. Als dit bericht niet geïmplementeerd wordt, kan de Vervoerder bij verstoringen in de keten bv. missen dat een aanvraag niet aangekomen is bij ProRail en dus niet verwerkt wordt.

Vervoerder richting ProRail:

Op alle goed verwerkte berichten van de ProRail volgt een receipt confirmation message van de Vervoerder. Als dit bericht niet geïmplementeerd wordt, gaat dat nu nog goed, maar ProRail wil de werking in de toekomst veranderen. Het niet implementeren van dit bericht leidt tot verhoging van de beheerlast bij problemen en zou zelfs tot gevolg kunnen hebben dat ProRail capaciteit heeft gereserveerd die de Vervoerder als niet geboekt heeft geadministreerd.

De verwachting is dat een verstoring aan ProRail-zijde bijzonder zeldzaam is.

ProRail stuurt het bericht in ieder geval wel, of de Vervoerder de afhandeling daarvan verwerkt of niet.

N.B. Dit is bij uitvoeringsinformatie (waar dit document niet over gaat) wél verplicht.

ProRail ondersteunt alleen ontvangstbevestiging voor een geheel bericht (dus voor de gehele route en de gehele kalender).

5.11 Path coordination message

Over dit bericht, nodig voor harmonisatie tussen infrabeheerders, loopt nog Europees overleg. ProRail heeft dit nog niet geïmplementeerd.

5.12 Path section notification message

Over dit bericht, nodig voor harmonisatie tussen infrabeheerders, loopt nog Europees overleg. ProRail heeft dit nog niet geïmplementeerd.

5.13 ProRail ontwikkelingsroadmap

In 2026 is in de software ontwikkeling van ProRail gepland:

- Verbeteringen en aanvulling t.a.v. reeds geïmplementeerde berichten zodanig dat meer velden ondersteund worden (bv. TrafficType)
- Path alteration met o.a. het Path not available message
- Voor het Path request en het Path details message: het aanvragen van capaciteit in de Ad Hoc fase
- Voor het Path request, Path details en Path canceled message: het wijzigen van capaciteit in de Ad Hoc fase
- Aanvullingen t.a.v. de geïmplementeerde berichten, waaronder het ondersteunen van meer velden
- Afronden van de ondersteuning van de Korte Termijn fase

Naar verwachting wordt voor dienstregelingsjaar 2027 géén spoorinformatie meer meegestuurd in jaardienst aanbiedingen. Tijdens onze aankomende ketentesten en voor dienstregelingsjaar 2026 wordt nog wél spoorinformatie meegestuurd in aanbiedingen. Voor dienstregelingsjaar 2027 zal spoorinformatie naar verwachting pas op een later, nog vast te stellen moment meegestuurd worden.

ProRail gebruikt XSD-versies 3.1.0.1 en 3.4.1.0. Deze versies zullen naast elkaar werken. In de CI is geconfigureerd welke Vervoerder met welke versie werkt. Wanneer er twee versies live zijn, wordt de oudste nog maximaal een jaar ondersteund. Als een nieuwere versie live komt, zal ProRail dit laten weten aan de gebruikers van de oudere versie.

Gecombineerd gebruik van de Portal (GMS) en TSI-berichten wordt (voorlopig) nog niet volledig ondersteund. Je kunt een aanbieding die in GMS is ontvangen niet via TSI wijzigen. Andersom kan wel. TSI kent TSI-identifiers als sleutel. GMS werkt alleen op treinnummer / treindatum.

6 Velden

De velden van alle berichten staan beschreven in de TSI TAF-TAP standaard. Daar waar het gebruik afwijkt van de standaard of ProRail extra zaken verduidelijken wil, zijn de velden opgenomen in dit hoofdstuk.

De vulling van alle berichten dient te voldoen aan de message sequencediagrammen in het Sector Handbook (bv. het opnemen van de juiste TSI-identifiers).

6.1 BrakeType / Remstand

Voor ProRail is remstand G is een langzaamwerkende remstand, oorspronkelijk bedoeld voor goederentreinen. Remstand P is een snelwerkende remstand, oorspronkelijk bedoeld voor personentreinen.

Als het niet is ingevuld, gaat ProRail uit van 'P'. ProRail kent ook nog GP als waarde in sommige systemen, maar Donna en TSI kennen die waarde niet, dus die waarde is niet geldig. In zo'n geval svp de 'P'-stand kiezen.

Waarden 0, 4 of 5 worden beschouwd als G, waarden 1, 3, 6-14 als P. Waarde 2 is niet in gebruik bij Ordermanagement.

6.2 BrakingRatio / Rempercentage

Dit is een optioneel veld. De Vervoerder weet met welke snelheid hij wil kunnen en mogen rijden en welk rempercentage daarbij hoort. Als het niet is ingevuld, gaat ProRail van 80% uit.

6.3 Case Reference ID

Als Vervoerder een aantal aanvragen als een groep ziet, wordt dit aangegeven door al deze aanvragen te voorzien van hetzelfde Case Reference ID. Behandeling vindt dan bij ProRail in de Jaardienst, Late Request en Ad Hoc fase ook als groep plaats. In de Korte Termijn fase gelden geen groepen.

Case Reference ID's zijn niet verplicht; er vindt dan geen groepsbehandeling plaats.

6.4 CombinedTrafficLoadProfile / Buiten profiel codes (BP of P-C codes)

De BP-codes zijn een Nederlandse standaard. In Europees verband, dus ook in TSI, worden P-C codes gebruikt. Deze velden zijn verplicht voor BP1, BP2 en BP3. Als het niet ingevuld is, gaat ProRail uit van 21/340 en dus Geen BP.

P1/C1 maximaal	P2/C2 maximaal	BP-code
21	340	Geen BP
50	380	BP1
70	400	BP2
80	410	BP3

Als Vervoerder dus bv. 72-390 via het Path Request message opgeeft, beschouwt ProRail dit als BP3, omdat 72 meer is dan het maximum voor BP2. Daarmee wordt het pad bepaald. ProRail onthoudt dat een aanvraag voor 72-390 is gedaan. Dat ziet de Vervoerder dus ook weer terug in het Path Details message.

6.5 Company Code

Met de company code identificeert een aanvrager zich. Het kan voorkomen dat een aanvrager een aanvraag doet en op dat moment nog niet bekend is in de ProRail systemen. ProRail wijst zo'n aanvraag niet direct af, maar kijkt of de planner de company code dan eerst in de systemen (laat) opvoeren.

6.6 Error Code

De algemene TSI errorcodes staan op http://taf-jsg.info/?page_id=280 in bestand Annex 10.1 ImportantMessageTypesAndErrorCodes.

Er is een Europese werkgroep bezig met herdefiniëren van deze codes omdat deze algemene set verouderd is, maar dit is nu hetgeen beschikbaar is.

Er kunnen ook nationale codes gedefinieerd worden. Die zijn in bijlage A toegevoegd.

Naar verwachting wordt deze lijst nog bijgewerkt.

6.7 ExceptionalGaugingCode / BV-regelingnummers

Wanneer BV-regelingsnummers (Bijzonder Vervoer) van toepassing zijn, dan neemt de Vervoerder deze op in het element ExceptionalGaugingIdent in de aanvraag.

Voor Nederlandse BV-regelingsnummers (subveld IM_Partner is 0084) neemt de vervoerder de NL-code op in het subveld ExceptionalGaugingCode, bv. "NL 25 504" (NL voor Nederland, 25 voor het jaar, 504 als BV-regelingsnummer).

In aanbiedingen neemt ProRail het element ExceptionalGaugingIdent nog niet op, wellicht wel in een toekomstige versie.

ProRail is op dit moment nog bezig met interne afstemming over BV-regelingnummers, Rempercentage en zaken die specifiek in de Korte Termijn fase gelden.

6.8 HighestPlannedSpeed / Inhaalsnelheid

De inhaalsnelheid zal niet meer gebruikt worden. Wel de maximale snelheid van het materieel (TrainMaxSpeed).

6.9 InterruptionInformation

Dit element uit een PathNotAvailableMessage wordt nog niet gevuld door ProRail.

6.10 JourneyLocationTypeCode / Locatie type

Hieronder staat hoe het veld JourneyLocationTypeCode in aanbiedingen door ProRail gevuld wordt. Het verdient de aanbeveling om in aanvragen dit veld op dezelfde wijze in te vullen.

- Vanzelfsprekend bij de herkomst- en bestemmingslocaties van de (gehele) Europese trein respectievelijk de types Origin en Destination invullen.
- Bij Nederland binnenrijdende treinen het type 'Handover' invullen bij (alleen) de eerste bij ProRail aangevraagde locatie (grensdienstregelpunt), en bij Nederland uitrijdende treinen het type 'Handover' invullen bij (alleen) de laatste bij ProRail aangevraagde locatie.
- Bij grenspunten (voorbeelden: Zevenaar-grens, Roosendaal-grens, etc.) het type 'State Border' invullen.
- In PCS kunnen bij een locatie méérdere typen ingevuld/geselecteerd worden. Bij een punt als Roosendaal-grens wordt dan zowel het type 'Handover' als het type 'State Border' ingevuld.
- Graag geen gebruik maken van een gecombineerd type als 'Handover and Interchange' maar, wanneer van toepassing, méérdere typen selecteren.
- Voor overige punten wordt het type 'Intermediate' aangegeven.

6.11 LocationPrimaryCode / Locatie codes

Vanaf dienstregelingsjaar 2026 dienen alle aanvragen tot en met of vanaf de grensdienstregelpunten aangevraagd te worden. Dit betekent dat we geen buitenlandse punten (zoals Emmerich, Bentheim etc.) meer invoeren maar de grenspunten (Zevenaar grens, Oldenzaal grens etc.). De enige behandelsoort die op een grensdienstregelpunt vermeld mag worden is de volgende behandelsoort: 040 Run Through.

Zie appendix B voor de bijlage Grensdienstregelpunten.

6.12 LocationSubsidiaryIdentification

In aanvragen doet ProRail alleen iets met type 1 (Track): aanvraag op een bepaald spoor. ProRail stuurt (nog) geen LocationSubsidiaryIdentification mee in PathDetailsMessage.

6.13 OffsetToReference

De OffsetToReference van een PlannedCalendar is de offset t.o.v. de reference calendar van de Reference Train. Voor ProRail is dit een verplicht veld.

6.14 PlannedJourneyLocation

Als een vervoerder in de aanvraag plantijden voor een tussenstop wil aangeven, dan ontvangen we bij voorkeur op één PlannedJourneyLocation zowel de timing elementen voor de aankomst als voor het vertrek.

6.15 PrimaryLocationName

ProRail ontvangt hier bij voorkeur de gehele naam, niet de afkorting.

6.16 ReferenceTRID

De referentie-TRID is de unieke en stabiele identifier *van de vervoerder* die zorgt voor de koppeling tussen alle objecten (trein, route, path request, path) en gerelateerde berichten gedurende de gehele levenscyclus van deze objecten.

De referentie-TRID behoort tijdens de gehele looptijd van de trein gelijk te blijven, bijvoorbeeld bij een wijziging of annulering, ook in de Korte Termijn fase.

De Vervoerder is de eigenaar van en bepaalt het Reference TRID. Dit is niet hetzelfde als het ProRail treinnummer. (ProRail is trouwens de eigenaar van en bepaalt het PathID, wat overigens ook niet hetzelfde is als het treinnummer. (Het Operational Train Number (OTN) is een attribuut (op een locatie) van een Path.)

6.17 ReferenceTrainIDSubCalendar

ProRail stelt dit veld verplicht.

6.18 Responsible Applicant

ProRail stelt dit veld verplicht.

6.19 RouteClass / Beladingklasse

ProRail stelt dit veld verplicht bij goederentreinen.

6.20 Series nr en Serial nr

Hiermee geeft de Vervoerder het gebruikte tractie materieel aan. In de Jaardienst, Late Request, Ad Hoc én Korte Termijn fase geeft het Series nr het 'merk' aan (vgl. Volvo) en het Serial nr het type (vgl. C30).

In de Uitvoeringsfase (buiten scope van dit document) blijft het Series nr gelijk, maar staat het Serial nr voor een specifieke fysieke locomotief (vgl. het nummerbord). Serial nr is in Ordermanagement alleen het type materieel, in uitvoeringsberichten wordt de specifieke materieel-instantie gebruikt.

6.21 Severity (van een fout)

ProRail stuurt alleen errors, geen warnings. Bij ontvangst beschouwen we het gestuurde ook als een error. Zie appendix A voor een lijst errors.

6.22 TrafficType / Rijkarakteristiek

Hiervoor is XSD-versie 3.4.1.0. nodig. ProRail is bezig om de afhandeling van dit veld te implementeren.

6.23 TrainActivityType / Behandelingen

In appendix C is een volledige lijst opgenomen. Om een goed pad te kunnen maken, vraagt ProRail om in ieder geval de volgende TrainActivityTypes op te geven:

- 0001 Commerciële stop
- 0012 Loc wissel
- 0015 Wagon erbij/eraf
- 0018 Parkeren
- 0023 Machinist wissel
- 0024 Machinist pauze (vaak wettelijk)
- 0040 Doorkomst (bv. op de grens)

In de Jaardienst, Late Request, Ad Hoc en Korte Termijn fase zijn deze nodig om goed te kunnen plannen, in de uitvoeringsfase (buiten scope) om beter bij te sturen.

6.24 TrainInformation

ProRail gaat ervan uit dat de aanvragen geharmoniseerd zijn met andere RA's/RU's, en ook dat het TrainInformation-deel in de aanvraag de herkomst en bestemming van de (Europese) trein bevat. Een RA is een Responsible Applicant, oftewel aanvrager. Een RU is een Railway Undertaking (bv de NS, Arriva etc.).

6.25 TrainLength / Lengte

De lengte in hele meters van zowel goederen- als reizigerstreinen is verplicht. Dit is de totale treinlengte dus inclusief tractie- en opzendlocs.

6.26 TrainMaxSpeed / Maximale snelheid materieel

Een door de vervoerder in te vullen waarde van hoe snel de aangevraagde trein technisch maximaal kan rijden, waarbij rekening gehouden wordt met de trekkracht, het materieel en de lading. In TSI TAF/TAP heet dit veld TrainMaxSpeed en geeft de maximaal mogelijk snelheid van het materieel in kilometers per uur aan. Deze waarde staat los van welke snelheid op de infrastructuur mogelijk is of is toegestaan.

6.27 TrainType

ProRail stelt dit veld verplicht.

6.28 TrainWeight / Gewicht

Het gewicht in hele tonnen van zowel goederen- als reizigerstreinen is verplicht.

6.29 TypeOfInformation

Allerlei waarden zijn mogelijk (zie sector Handbook). ProRail maakt specifiek duidelijk dat in een Path Request Message in de Ad Hoc fase dit veld gevuld worden met waarde 19 om aan te geven dat een pre-accepted offer gewenst is.

6.30 TypeOfUsedHybridPowerunit / Hybride tractie gebruik

Dit betreft de aandrijfstand voor hybride materieel en kan de volgende waarden bevatten: 1 voor electric (pantograph, conductor rail), 2 voor liquid fuel (benzine, diesel, gasoline), 3 voor battery en 4 voor hydrogen.

6.31 Het Train Object Model concept

Het is verplicht om TrainObjectModel-zaken als ReferenceTRID, OffsetToReference en ReferenceTrainIDSubCalendar op te nemen in de berichten.

6.32 Wat ProRail niet gebruikt in TSI Ordermanagement

Hieronder volgt een incomplete, maar belangrijke lijst met wat uit de standaard niet gebruikt wordt:

- On Demand Path
- Netwerk specifieke parameters
- Dangerous goods indication
- Related planned transport identifiers

7 Testen

7.1 Algemeen

Elke wijziging van (het gebruik van) TSI-software bij een Vervoerder of bij RNE behoort getest te worden voor die nieuwe versie gaat communiceren met de Productie omgeving van ProRail (afwijkingen enkel na overeenstemming in overleg). Testen gebeurt eerst voor de Jaardienstaanvragen, dan voor Late Requests, dan voor de Ad Hoc fase en als laatste voor de Korte Termijn fase.

Testen gebeurt eerst tegen de ProRail Acceptatie versie. Ons Testmanagement is dan de testende partij aan ProRail zijde. De eerste stap is: kunnen we elkaar vinden, ofwel komt een vraag van de Vervoerder aan bij ProRail (OrMaS) en komt het antwoord van ProRail aan bij het systeem van de Vervoerder. Daarna wordt getest op basis van een samen op te stellen testplan. ProRail maakt/heeft een standaard testplan; Vervoerder kan toevoegen wat nodig geacht wordt.

Als dit volgens beide partijen voldoende werkt, wordt getest tegen de ProRail Beproeving versie. De testende partij aan ProRail zijde zijn dan de OrMaS gebruikers. Zij zullen groen licht geven voor het naar Productie mogen gaan van deze Vervoerder software voor de geteste fase.

De bedoeling van het testen is het vaststellen dat de kwaliteit van de software van de Vervoerder i.h.k.v. de TSI Ordermanagement berichtenuitwisseling voldoende is om in productie in gebruik te nemen.

7.2 Vooraf

Het is verstandig in een kick-off meeting vast te stellen wat we op het gebied van testen van elkaar kunnen en mogen verwachten.

ProRail en Vervoerder stellen samen vooraf een testplan op, zodat duidelijk wordt wat door de tijd heen wordt getest. Hierin kan later aangegeven worden welke issues er gevonden zijn en of live-gang mogelijk is als het issue nog niet opgelost is.

ProRail kan Vervoerder een set voorbeeldberichten met voorbeeldantwoorden toesturen.

Voordat het werkelijke testen plaatsvindt, moet Vervoerder haar materieelgegevens naar ProRail sturen en moet ProRail haar materieelgegevens daarmee controleren en eventueel bijwerken. Na de testen gaat het beheerproces omtrent materieelgegevens in.

Verder moet Vervoerder een CI hebben voor de Test/Acceptatie/Beproeving omgeving en één voor de Productie omgeving.

7.3 Tijdens het testen

Testen vindt in principe per berichttype plaats én per fase. Het kan bv. zijn dat een Path Request Message wél 100% werkt in de Jaardienst en Late Request fase, maar nog niet in de Ad Hoc fase. Er kunnen zaken gevonden worden in de software van de Vervoerder of in de software van ProRail. Het is duidelijk dat hier een goede gezamenlijk uitgevoerde analyse noodzakelijk is. Daar kan tijdelijk verschil van mening over zijn.

ProRail is hiervoor bezig met een test-automatiseringsslag om geautomatiseerde antwoorden te sturen. Hiermee kan de Vervoerder zelf al het e.e.a. testen zonder assistentie van ProRail. Daarna kunnen specifieke onderdelen worden getest, zoals aangegeven in het testplan.

7.4 Naar Productie

Berichten aanleveren op Productie mag alleen na formele goedkeuring door onze Product Manager en verantwoordelijken van de Vervoerder. Hierin staan bv. ook keuzes van de Vervoerder om berichtsoorten (nog) niet te implementeren en het effect daarvan.

Het is de verantwoordelijkheid van de Vervoerder om geen berichten te sturen voor een fase waar ze niet voor geautoriseerd zijn.

8 Beheer

Wanneer Vervoerder en ProRail na formele goedkeuring TSI-berichten aanleveren in Productie, treedt het Beheer in werking.

Voor verschillende soorten issues gelden dan verschillende kanalen:

1. Voor incidenten kan de Vervoerder 7x24 contact opnemen met de CSD (toestel 2400). Geef hierbij svp aan: “*Ordermanagement via TSI*”.
2. Voor het aanleveren van nieuwe/vernieuwde materieelgegevens kan de Vervoerder contact opnemen met Accountmanagement (accountmanagement@prorail.nl).
3. Ook voor nieuwe wensen kan de Vervoerder contact opnemen met Accountmanagement (accountmanagement@prorail.nl).
4. Voor functionele vragen kan de Vervoerder contact opnemen met Functioneel Beheer (fub-ormas@prorail.nl). Dit wordt 90% van de werkdagen gelezen.
5. Voor het intrekken van een jaardienstaanvraag, waarvoor nog geen pad of alleen een draft pad is ontvangen, kan de Vervoerder contact opnemen met de Coördinator Jaardienst (capaciteitsverdeling@prorail.nl).

Verder neemt ons Functioneel Beheer graag met u contact op (nader af te spreken hoe, met wie/welke groep) in het geval van bv.:

1. XSD upgrades.
2. Verstoringen / upgrades aan ProRail zijde.

8.1 Incidenten

Vervoerder meldt incidenten / storingen bij de CSD van ProRail (toestel 2400) o.v.v. “*Ordermanagement via TSI*”. De helpdesk zoekt dan eerst uit of de achterliggende systemen überhaupt nog draaien. Zo nee, zorgen zij voor een herstart en zo ja kan – op werkdagen van 8 tot 5 – doorgeschakeld worden naar het Functioneel Beheer van OrderManagement.

Er kunnen talloze zaken aan de orde zijn. Het meest in het oog lopende is misschien wel: Vervoerder heeft een aanvraag gedaan en heeft geen antwoord ontvangen. Functioneel Beheer kan in diverse systemen zien wat er gebeurd is.

Buiten kantooruren kan de Vervoerder een DVL bellen, als er iets ‘niet goed gaat’ met het inleggen, wijzigen of annuleren van de trein van vandaag of morgen. Voor het aanvragen van een nieuw treinpad is dit de DVL-er van het vertrek dienstregelpunt. Voor het wijzigen van een verkregen treinpad is dit de DVL-er van het eerste dienstregelpunt waar wat wijzigt.

8.2 Wijzigen Materieelgegevens

ERATV, het European Register of Authorisation, Type of Vehicles, houdt zich bezig met toelating van materieel op het spoor.

Vervoerder dient gewijzigde/nieuwe materieelgegevens (die dus niet bij de start, zie paragraaf 7.1, zijn opgenomen) door te geven aan Accountmanagement. Deze afdeling verspreidt het binnen ProRail dus ook aan Ordermanagement. Die procedures worden op dit moment verbeterd. Het is daarom nu nog verstandig ook Functioneel Beheer van Ordermanagement te informeren.

Voordat deze materieelgegevens in een bericht gebruikt kunnen worden, is een nader te bepalen doorlooptijd van toepassing. Voor nu geldt: te gebruiken na akkoord van ons Functioneel Beheer.

8.3 Ondersteunen XSD upgrades

ProRail ondersteunt telkens maximaal twee XSD-versies tegelijk voor TSI Ordermanagement. Als een nieuwe XSD-versie gebruikt kan worden, zal ons Functioneel Beheer dat laten weten. We geven daarbij natuurlijk de veranderingen door. ProRail test zo'n wijziging eerst zelf uit. Daarna zal deze nieuwe versie door Vervoerder met ProRail getest worden. Vanaf de aankondiging van de nieuwe, door ProRail zelf geteste XSD-versie, blijft het oude formaat nog een jaar geldig. Ons Functioneel Beheer zal Vervoerder elke drie maanden herinneren om op de nieuwe versie over te gaan. De Product Manager neemt dit op in de reguliere gesprekken met de Vervoerder.

Naar verwachting wordt niet vaker dan 1 keer per jaar de XSD-versie vernieuwd. Wij volgen het versie-beleid van de Capacity Broker van RNE.

8.4 Jaardienst aanvraag intrekken

TSI voorziet niet in de mogelijkheid voor de vervoerder om een jaardienst aanvraag in te trekken (dus voordat er een definitieve aanbidding is ontvangen).

Deze wens komt sporadisch voor. Daarom biedt ProRail de mogelijkheid dat de vervoerder met zo'n wens de Coördinator Jaardienst belt of mailt om de betreffende jaardienst aanvraag in te trekken.

9 Appendix A – foutcodes

Hieronder een lijst met alle op dit moment onderkende foutcodes (voor de leesbaarheid hier met de Nederlandse foutmeldingstekst):

Code	Foutmeldingstekst
5023	Ongeldige Treinpadidentificer
6000	Onverwachte fout welke OrMaS niet in een categorie kon opnemen
6001	ProRail softwarefout (in ProRail systemen, bv. GMS of ESB levert technisch niet zoals verwacht)
6010	De verantwoordelijke aanvrager is niet te bepalen, geen afkorting en geen code aanwezig
6011	Plantijd ontbreekt voor de eerste en de laatste aangevraagde activiteit
6012	Rijkskarakteristiek c.q. TreinType ontbreekt of TreinType bevat een niet toegestane waarde
6013	Remstand bevat een niet toegestane waarde
6014	Er wordt niet voldaan aan de eis van minimaal 2 aangevraagde activiteiten
6015	maxLengte ontbreekt bij goederentrein
6016	maxGewicht en/of beladingsklasse ontbreekt bij goederentrein
6017	Profiel ontbreekt bij goederentrein en/of de geleverde profielcodes voldoen niet aan de eisen
6018	Treinnummer is incorrect
6019	Treinnummer niet toegekend aan een bekende treinnummerreeks
6020	Het aangevraagde treinnummer kan op een aangevraagde datum niet worden gebruikt voor een internationale trein
6021	Treinnummer is afgewezen
6100	Het te annuleren of te wijzigen treinpad ontbreekt in aanvraagbericht
6101	Er is al een aanbieding gedaan, de order is gereed, of de order is al teruggetrokken
6102	Een andere order is al bezig met het bewerken van het gerefereerde aangeboden treinpad. Conflicterende OrMaS ordernummer(s): {ordernummers}, aanvraagnummer(s): {aanvraagnummers}
6103	Bij terugtrekken aanvraag is een onbekende aanvraag identificer ontvangen
6104	Verwerking ongeldige order niet mogelijk, de order is afgewezen
6105	Aanpassen van de aanvraag is niet mogelijk, de order wordt al verwerkt, of de order is gereed
6106	Bij aanpassen aanvraag is een onbekende aanvraag identificer ontvangen
6107	De te annuleren/wijzigen dagen komen niet overeen met de aangeboden dagen van het gerefereerde aangeboden pad
6108	De te wijzigen dagen komen niet overeen met de oorspronkelijk aangevraagde dagen
6109	Ongeldige aanvraag bevat dagen in planningsfase en uitvoeringsfase
6400	Aanvraag is niet geldig
6401	U bent niet geautoriseerd deze actie uit te voeren

- 6403 Deze operatie is uitgeschakeld. Om deze operatie te kunnen gebruiken dient de feature te worden aan gezet
- 6500 Er is een technische fout opgetreden. Neem contact op met de beheerder indien het probleem zich blijft voordoen
-

10 Appendix B – grensdienstregelpunten

In de volgende tabel staan alle Nederlandse grensdienstregelpunten met bijbehorende buitenlandse dienstregelpunten die bij de aanvraag gebruikt dienen te worden. In de onderstaande voorbeelden zie je dat de vervoerder bij DB InfraGO AG Bad Bentheim Grenze, Emmerich Grenze en Kaldenkirchen Grenze de buitenlandse grensdienstregelpunten invoert en bij ProRail de Nederlandse grensdienstregelpunten Oldenzaal grens, Zevenaar grens en Venlo Grens.

Nederlandse grensdienstregelpunten	Drglpt	Primary Location code	Buitenlandse grensdienstregelpunten
Nieuweschans grens	Nscg	00458	Weener grenze
Coevorden grens	Cog	00158	Laarwald grenze
Oldenzaal grens	Odzg	01254	Bad Bentheim grenze
Enschede grens	Esg	01130	Gronau grenze
Zevenaar grens	Zvg	00748	Emmerich grenze
Venlo grens	Vlgr	01331	Kaldenkirche grenze
Haanrade grens	Hang	00358	Herzogenrath grenze
Sas van Gent grens	Svgg	00277	Zelzate-grens
Roosendaal grens	Rsdg	00527	Essen-grens
HSL Breda grens	Hsbdg	99972	Meer-grens
Budel grens	Bdlg	00138	Hamont-grens
Eijsden grens	Edng	01124	Visé-frontière

11 Appendix C – Train Activity Types

Hierbij de volledige lijst:

0001	Commercial stop	RU	Board/disembark passenger train, load/unload freight train
0002	Operational stop	IM	Stops needed by the IM (e.g. overpassing by another train)
0003	Service stop	RU IM	Stops which are used for non-commercial activities (e.g. boarding of staff)
0004	System stop	RU IM	Allowing the RU to change a system (e.g. signalling system, safety system)
0005	Reversing stop	RU IM	Stop to enable train unit to run in the opposite direction (without change of engine)
0006	Stops for reversing move or driver change ends	RU	Stop to enable train unit to run in the opposite direction (with using another engine at the other end of the train and change of driver)
0007	Stops for locomotive to run round train	RU	Stop to enable train unit to run in the opposite direction (with using the same engine at the other end of the train)
0008	Technical check/inspection coaches/wagons	RU IM	e.g. at origin or intermediate station: brake test, checking load
0009	Change gauge	RU IM	Continuation on a network with a different gauge with change of bogies or adaptation of the axles (F->E, SVE->FI)
0010	Attach engine/unit	RU	Unit not previously in service
0011	Detach engine/unit	RU	Unit no longer in service
0012	Change engine	RU	
0013	Attach coach/wagon	RU	
0014	Detach coach/wagon	RU	
0015	Attach and detach coach/wagon	RU	
0016	Attach train		Operational Train (in service)
0017	Split train		Operational Train (in service)
0018	Parking of vehicle	RU	e.g. need to park the train / composition midway for several hours
0019	Mail/parcel services	RU	
0020	Shunting (rangeren)	RU	Actual activity of shunting
0021	Shunting service	RU	Request for shunting service
0022	Terminal (final destination) service	RU	Request for services at the end of a train run
0023	Loco driver change	RU	
0024	Loco driver break	RU	Legal issue, e.g. to respect working law
0025	Crew change	RU	Different to loco driver change (platform will be needed)
0026	Custom and passport facilities	RU	
0027	Other stop reason	RU IM	Miscellaneous
0028	Boarding only	RU	
0029	Disembarking only	RU	
0030	Stop on request	RU	

0031	Departure equals to arrival time	RU	If in some stations only arrival times are published, this activity code may be used to indicate that the train cannot continue before the published arrival time in case of an early arrival
0032	Departure after disembarking	RU	Mainly used at the end of train run, train may continue as soon as all passengers have disembarked
0033	No waiting for connection	RU	
0034	Watering	RU	Indicates the IM that a track with water access will be needed
0035	Heating		Indicates the IM that a track with heating equipment will be needed
0036	Cleaning / disinfecting	RU	
0037	Treatment on plants and live animals	RU	Watering, Foddering, Milking, Spraying, Closing / Opening ventilation flaps
0038	Treatment of perishable goods	RU	Checking the temperature, Re-icing, Heating, Checking the proper functioning of the mechanical refrigeration equipment, Refuelling machinery, Switching machinery on or off
0039	Administrative operations	RU	Weighing, Re-forwarding, Submission to phytosanitary inspections
0040	Run Through (Passing Time)	IM	
0041	Photo run-by / Photo-stop		
0042	Train Waiting		Waiting according to local rules
0043	Train running with another train	RU	Where trains have been attached at a previous location on the schedule
0044	Dependency between trains (rolling stock). The same wagon / train / trainset is used for the next train service	RU	
0045	Dependency between trains (rolling stock). The same wagon / train / trainset is reused from the previous train service	RU	
0046	Dependency between trains (passengers/goods). Passengers/goods change from this train to another	RU	
0047	Dependency between trains (passengers/goods). Passengers/goods change from another train to this train	RU	
0048	Linkage of OTNs belonging to the same transport if no TrainID is present		
0049	Loco battery charging		

12 Appendix D – Materieelgegevens

Overwogen wordt in een volgende versie een bijlage over materieelgegevens (SeriesNumber / SerialNumber) toe te voegen, die op dit moment door ProRail worden ondersteund.