Gemeente Amsterdam

Memo

Aan	Leden van het directeurenoverleg S&C
Van	10.2.e
	10.2.e @amsterdam.nl
Onderwerp	Herstart gefaseerde ingebruikname
Kenmerk	10.2.e
Kopie aan	MT S&C
Bijlage(n)	
Paraaf (intern)	
Datum	21 juli 2021

Heden besluiten we over de herstart van de gefaseerde ingebruikname met software versie 5.2.1.6. Mijn advies is om de herstart uit te stellen om de volgende reden:

- Vanaf zondag 18 juli jl. gebruiken we versie 5.2.1.6 in exploitatie op de Noord/Zuidlijn. Op woensdagochtend bleek tijdens een overleg met het operationeel management van GVB dat er op een punt sprake is van regressie. Ik licht dit kort inhoudelijk toe:
    - Een bestuurder van een metro kan veilig oprijden zodra hij een zogenaamde rijstraat krijgt. In het oude systeem was dat op het moment dat het vertreksein aan het einde van ieder perron op groen springt. In het nieuwe systeem kan de metrobestuurder dat zien doordat er een maximum snelheid in zijn display verschijnt.
    - Om punctueel te rijden moet de metrobestuurder voor vertrek echter wachten tot er een gele pijl in zijn display verschijnt. Deze gele pijl verwijst naar de dienstregeling en dus niet naar een veilige rijstaat
    - De metrobestuurders zijn geïnstrueerd te vertrekken na het verschijnen van de gele pijl.
    - In versie 5.2.1.6 blijkt tijdens de operatie dat soms de gele pijl niet in het display van de bestuurder verschijnt
    - Zonder expliciete toestemming van de verkeersleider betekent dit dat een bestuurder niet mag wegrijden
    - Bestuurders vragen daarom nu soms meerdere keren per rit de verkeersleiding om toestemming te verkrijgen vertrek.
    - Op de NZL wordt op dit moment op deze wijze met deze fout omgegaan.

- Inmiddels is door Alstom dit fenomeen geanalyseerd. De voorlopige conclusie is dat er toch opnieuw een fout in de software is geslopen. Het is daarmee zeer waarschijnlijk dat

bovengenoemd fenomeen zich ook op de rest van het netwerk zich zal voordoen
- Het zou betekenen dat op grote schaal een beroep moet worden gedaan op de verkeersleiding of bestuurders hun instructie moeten negeren.
- Dit is zodanig impactvol dat het operationeel management van GVB hier tegen adviseert. Ik kan dit advies goed volgen.

Wat dit betekent voor de planning valt nog niet te duiden. Het kan zijn dat Alstom dit snel kan oplossen met een patch. In zijn algemeen zet het natuurlijk vraagtekens bij de kwaliteitscontrole van Alstom. Wij zullen intern echter ook nagaan of wij onze eigen controles zorgvuldig genoeg hebben uitgevoerd en daarmee of er reden is ons kwaliteitsproces nader aan te scherpen.

Ik stel voor dat we hier zo snel mogelijk op terugkomen.