Gemeente Amsterdam

Notulen MT S&C

10.2.e

Aan	MT S&C
Van	10.2.e
Datum	20 mei 2021
Kenmerk	10.2.e
Pagina	1 van 6
Vergadering	20-05-2021 11:00-12:30
Locatie	MS Teams
Aanwezig	S&C: 10.2.e GVB: 10.2.e VRA: 10.2.e MET: 10.2.e
Gasten	10.2.e
Afwezig	
Onderwerp	Notulen MT S&C

1. Opening, agenda, verslag

- 10.2.e opent de vergadering en stelt de agenda vast.
- Het verslag van het voorgaande overleg wordt goedgekeurd.

2. Mededelingen

Terugkoppeling Regioraad

- 10.2.e geeft een terugkoppeling van hetgeen in de Regioraad is besproken. Wethouder De Vries begon de vergadering met een mededeling over de storingen en dat het een bewuste keuze is geweest om de strategie van de gefaseerde ingebruikname te hanteren. Raadslid 10.2.e heeft gevraagd of er een formeel besluitmoment zou komen om live te gaan met CBTC, waarop de Wethouder heeft geantwoord dat het juist gefaseerd gaat en er niet één moment is. Vervolgens is gevraagd naar de concessie-eisen in relatie tot de gefaseerde ingebruikname, waarop de Wethouder heeft geantwoord dat de VRA en GVB hierover in gesprek zijn en de GVB geen boetes opgelegd zullen worden voor het niet kunnen voldoen aan concessie-eisen als gevolg van de introductie van CBTC. Er is vervolgens gevraagd of er een relatie was tussen M7 en de storingen, en of er storingen worden veroorzaakt door de overgang van de Noord/Zuidlijn naar de Roll-Out.
  - ➢ **Actie:** 10.2.e en 10.2.e gaan schriftelijk antwoord geven op de vraag over de relatie tussen verstoringen en de overgang van de Noord/Zuidlijn op de Roll-Out.
- 10.2.e benadrukt de fijne samenwerking met VRA en ziet de vragen als een kans om het belang van een snelle overgang naar CBTC over te brengen aan de verschillende stakeholders.

Gesteldheid GIN

- 10.2.e geeft aan dat we goed gesteld staan voor het komende GIN-weekend. Er zijn nieuwe instructies voor de verkeersleiding waarmee wordt geborgd dat de eerdere verstoring niet meer voor gaat komen.
- 10.2.e stelt voor om te proberen de uitval door voertuigstoringen zoveel mogelijk te concentreren op lijn 51 omdat op het tracé van lijn 51 altijd een andere lijn rijdt die uitval op kan vangen.
- 10.2.e vraagt om meer aandacht voor de voertuigproblematiek en stelt voor middels een root-cause-analysis te onderzoeken waarom er een specifiek aantal voertuigen veel vaker problemen geven dan andere wanneer zij onder CBTC rijden. Het voorstel krijgt steeds meer vorm en draagvlak.
  - ➢ 10.2.e spreekt zijn waardering uit voor alles wat er binnen GVB in gang wordt gezet en benadrukt de belangrijke rol daarin van 10.2.e en 10.2.e
- 10.2.e geeft aan dat 10.2.e van Alstom een dag heeft meegelopen gedurende de gefaseerde ingebruikname. Hij heeft dat als enorm leerzaam ervaren en gaat nog een keer een dag meelopen samen met 10.2.e Dit geeft Alstom de kans om te ervaren hoe het systeem zich in de praktijk houdt.
  - ➢ 10.2.e reageert dat dat perfect past met het geambieerde partnerschap tussen Alstom en Amsterdam.

Terugkoppeling DO S&C

- 10.2.e geeft een terugkoppeling van het DO S&C. Hierin is besproken dat het uiteindelijke mandaat om een besluit te nemen over het uitfaseren van ZUB/VLSM bij MET E&B ligt, maar dat dit besluit in de praktijk genomen zal worden in overleg tussen MET, VRA en GVB. Wethouder de Vries heeft aangegeven dit besluit niet voor te willen leggen aan de gemeenteraad. Er is besloten om in het BT vast te stellen wanneer we gaan starten met het uitfaseren van ZUB/VLSM.
  - 10.2.e reageert dat na 3 maanden buiten gebruik de bevoegdheden om ZUB/VLSM te gebruiken verlopen. De 2e helft van oktober is dus het uiterlijke moment waarop je zou kunnen terugschakelen, uitgaande van het volledig onder CBTC gaan rijden per medio juli. In de voorbereiding van fase 5 proberen we 1 oktober gesteld te staan om ZUB/VLSM te verwijderen.
  - 10.2.e reageert dat het besluitvormingstraject naar het uitfaseren van ZUB/VLSM goed in kaart moet worden gebracht.
  - **ACTIE:** Het dagelijks bestuur van VRA moet geïnformeerd worden over een eventueel besluitvormingstraject waar zij deel van uitmaken.
- 10.2.e geeft aan dat daarnaast de kwartaalrapportage van het Programma S&C Q1-2021 is besproken. Er is besloten om extra aandacht aan de externe communicatie te besteden, en er is een akkoord gegeven op het maken van het S&C journaal. Daarnaast is besloten om de actuele ontwikkelingen rondom de gefaseerde ingebruikname mee te nemen in de managementletter. Tot slot is er kennisgenomen van de acties in de projecten die we uitvoeren, daarvoor is de notitie van 10.2.e gebruikt.
  - 10.2.e reageert dat er bij de Noord/Zuidlijn erg pro-actief werd gereageerd op vragen van externen en vraagt of we nu eenzelfde aanpak gaan hanteren.
  - 10.2.e antwoordt dat hij met 10.2.e heeft afgesproken dat externen vragen op de website kunnen stellen waarop wij kunnen reageren. Hiermee worden we benaderbaar en vergroten we de snelheid waarmee we kunnen antwoorden.
  - 10.2.e merkt op dat we moeten oppassen dat we niet de regie verliezen als er bijvoorbeeld vragen worden gesteld met betrekking tot het verantwoordelijk houden van de leverancier.
  - 10.2.e reageert dat we zorgvuldig moeten antwoorden en stelt voor om mensen met interesse uit te nodigen voor een persoonlijk gesprek.

3. Actielijst

Nr.	Actie	Actiehouder	Status
A02-18-04	Formele opdrachtgever zoeken onderzoek testspoor.	10.2.e 10.2.e	On Hold
A05-20-01	Schriftelijk antwoord geven op de vraag in de regioraad over de overgang van de NZL/Roll-Out.	10.2.e	Nieuw
A05-20-02	Informeren DB over eventueel besluitvormingstraject uitfaseren ZUB/VLSM	10.2.e	Nieuw
A05-20-03	Vragen m.b.t. testspoor formuleren en vooraf aan 10.2.e stellen	Allen	Nieuw

4. Update gefaseerde ingebruikname

- 10.2.e geeft aan dat veel zaken rondom de gefaseerde ingebruikname reeds zijn besproken in de mededelingen. De presentatie rondom de actuele status van het CBTC systeem en de gefaseerde ingebruikname is behandeld in het targetteam en het DO S&C.
- 10.2.e gaat in op de actuele ontwikkelingen rondom de storingen. Het is hierbij duidelijk wat het probleem is, dit probleem is gecorrigeerd in de software update van juni. Daarnaast is er een patch gemaakt om de bijeffecten van de eerdere patch te stabiliseren. Deze bijeffecten waren onopgemerkt gebleven doordat een versnelde procedure is gebruikt om de patch in gebruik te nemen. De stabiliserende patch wordt vandaag getest op de simulator op Arlandaweg, vervolgens op de baan en gaat daarna in exploitatie.
  - 10.2.e vraagt of de mitigerende maatregelen met de verkeersleiding voorkomen dat de verstoring waarvoor de patch is ontwikkeld zich voordoet.
  - 10.2.e reageert dat de verstoring is veroorzaakt door het gelijktijdig uitrukken van een voertuig vanaf een opstelterrein naar een perron en het aankomen van een ander voertuig op hetzelfde perron. Eén van de methoden om af te handelen welke trein moet wachten leidt tot een crash.
  - 10.2.e antwoordt dat het verkeersleidingssysteem niet zo delicaat mag zijn dat het wel of niet crashen van het systeem afhangt van instructies aan de verkeersleiders. Hierover bestaat ook geen discussie met Alstom.
- 10.2.e geeft aan dat de ontwikkeling van baseline 5.2 op schema ligt. In deze ontwikkeling zit de product-update die nodig is voor de kleinere safety-envelop. Omdat een product-update impact heeft op alle producten over de wereld wordt deze veel stricter gevalideerd en kunnen we er moeilijk op bijsturen. Er zijn tot nu toe echter slechts positieve resultaten uit de validatie. Omdat deze update wordt ontwikkeld in India houden we nog een slag om de arm m.b.t. de COVID-19 situatie.

5. Alternatieve oplossing laptop Foreman

- 10.2.e legt uit dat er in het PVE een eis staat dat bepaalt dat Alstom een functie levert waarmee gedurende werkzaamheden kan worden gekeken of de werkzone onder CBTC is veiliggesteld. Alstom heeft hiervoor een oplossing aangeleverd, een laptop voor de voorman ofwel "laptop foreman". Deze oplossing voldeed destijds aan de eis, maar voldoet inmiddels niet meer aan de bijgestelde cybersecurity eisen. Dat betekent dat er een nieuwe oplossing moet komen. De oplossing is gevonden in 10.1.b
  tussen de 10.2.b en 10.2.b gaat kosten. De vraag is nu wie die kosten dekt.
  - 10.2.e voegt toe dat de kosteninschatting nu alleen via de mail is toegezegd. Er is in januari al een offerteverzoek aan Alstom gedaan.

- 10.2.e vraagt wat de alternatieven zijn.
- 10.2.e geeft aan dat er 2 alternatieven zijn verkend. 10.1.b [redacted] Het is goed om te benoemen dat alternatieven zijn onderzocht, maar deze zijn niet realistisch.
- 10.2.e adviseert om in de notitie duidelijker te benoemen dat de alternatieven in de praktijk geen realistische alternatieven voor de 1e optie zijn.

- 10.2.e geeft aan het eens te zijn met de inhoud van de notitie, maar dat er eerst een overeenkomst moet zijn over de financiering ervan voordat hij akkoord gaat met het besluit om de 1e optie uit te voeren.
- 10.2.e geeft aan zich niet gemandateerd te voelen om een besluit te nemen over deze oplossing omdat het buiten het Programma S&C valt. 10.2.e stelt dat de door Alstom geleverde oplossing past binnen de eisen die destijds zijn gesteld en dat zij daardoor niet financieel verantwoordelijk kunnen worden gehouden voor de nieuwe oplossing. 10.2.e stelt voor dit te koppelen aan de grote discussie over cybersecurity en de financiering te beleggen bij de werkgroep financiën.

6. Testspoor

Presentatie:

- 10.2.e sluit aan in de vergadering.
- 10.2.e legt uit dat er de wens is om op het testspoor te kunnen controleren of onderhoud aan de voertuigen succesvol is uitgevoerd. Als tussentijdse oplossing is onderzocht of een procesmatige oplossing voldoet. Hierbij wordt het testspoor in zijn huidige staat, of met zeer beperkte aanpassingen, gebruikt met begeleiding van Alstom.
- 10.2.e geeft een toelichting bij de presentatie.
- 10.2.e licht toe dat het testspoor ooit is neergelegd om te kunnen testen of de voertuigen correct functioneerden nadat de CBTC apparatuur was ingebouwd. In de periode daarna zijn de BRN-masten gekannibaliseerd en is de simulator verwijderd. Doordat er straks M7's worden geleverd is er weer een testspoor nodig. Om die reden is het testspoor hersteld in haar oude staat. Om te zorgen dat de BRN-masten van het testspoor niet conflicteren met de BRN-masten op het hoofdspoor, kunnen voertuigen alleen verbinding maken met de BRN-masten op het testspoor wanneer een patch op het betreffende voertuig is geïnstalleerd. Deze patch is alleen beschikbaar voor M5 voertuigen, niet voor S1 – M4. Omdat Alstom T&C de enige partij is die de patches kan plaatsen en de simulator kan bedienen zullen zij als partij altijd nodig zijn om de voertuigen te kunnen controleren na werkzaamheden.

- 10.2.e geeft het advies ervoor te kiezen om het spoor zover te verbeteren dat hulp van Alstom niet meer nodig is. Dan kan bij twijfel gelijk door de werkplaats worden gecontroleerd of een voertuig correct functioneert, inclusief redundante componenten. Dan heeft het testspoor een toegevoegde waarde voor het uitvoeren van onderhoud. De alternatieve procesmatige oplossing met hulp van Alstom zal waarschijnlijk niet vaak worden gebruikt omdat dat veel planning, afstemming met andere partijen, en patchen vereist waardoor de toegevoegde waarde laag is.

  Reacties:

- 10.2.e geeft zijn complimenten voor de uitwerking en vraagt hoe groot het aandeel M5'en in de gehele vloot is aangezien de procesmatige oplossing alleen voor M5'en van toepassing is.
  - 10.2.e antwoordt dat er 28 M5'en in gebruik zijn. 10.2.e vervolgt dat de meerwaarde voor de M5 gering is aangezien de storingen in de M5 makkelijker te onderzoeken zijn. Voor de oudere voertuigen is de meerwaarde vooral om het koppelen en gekoppeld rijden te kunnen testen, die functionaliteit is nu echter niet voorzien in het testspoor.
- 10.2.e complimenteert 10.2.e met het onderzoek en vraagt of een patch om met de S1-M4 te kunnen testen de moeite waard is om te onderzoeken.
  - 10.2.e antwoordt dat een dergelijke patch een geringe meerwaarde zou geven omdat er dan nog steeds niet gekoppeld kan worden gereden op het testspoor, terwijl dat de meeste problemen veroorzaakt in de oudere voertuigen.
- 10.2.e stelt dat de ultieme oplossing de dure lange termijn oplossing is. De vraag is oorspronkelijk ontstaan bij 10.2.e die ziet dat er voertuigen na onderhoud de baan opgaan zonder dat deze zijn getest. De vraag die daarbij naar voren komt is hoe vaak die voertuigen onnodig terug moeten naar de werkplaats omdat ze toch niet correct functioneren na onderhoud, en hoe vaak zou dat voorkomen kunnen worden door het implementeren van de lange termijn oplossing.
  - 10.2.e antwoordt dat hij daar geen antwoord op heeft. Er wordt op dit moment in 'shadow mode' gereden waardoor je op het CBTC deel niks ziet, maar alleen op MSS. Wanneer op zondagmorgen wordt overgeschakeld op het CBTC systeem verschijnen in één keer alle storingen die gedurende de week zijn opgetreden.
- Omwille van de tijd stelt 10.2.e voor om het volgende MT terug te komen op dit onderwerp.
- **Actie:** Eventuele vragen formuleren en vooraf aan 10.2.e stellen, dan kunnen we ze in het volgende MT behandelen.

7. Rondvraag

- Er zijn geen vragen.