Agenda

- Advies
- Propositie
- Vervolg
- Vorige week: memo rijtijden
- Vorige week: storingscasus

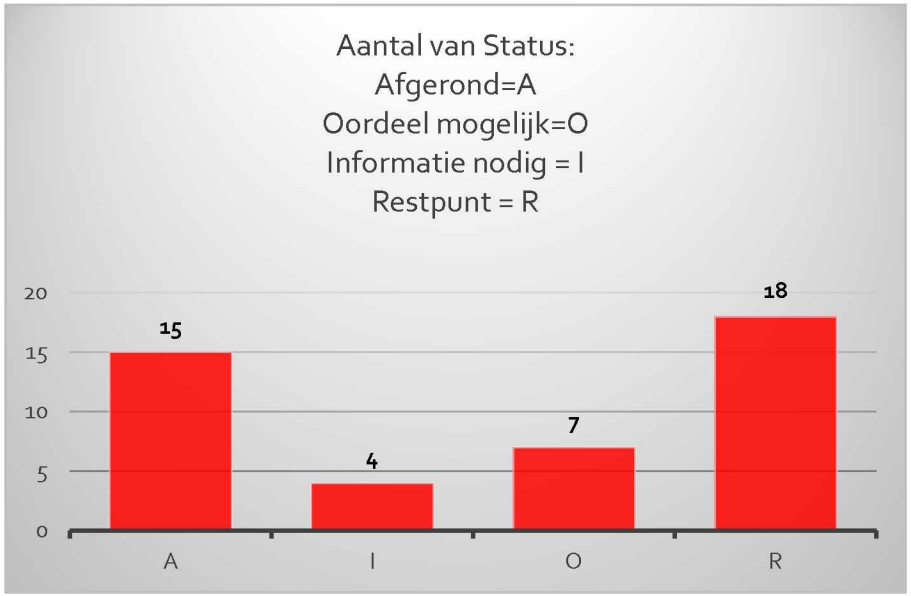
Op weg naar beslismoment moeten we op 23/9 de volgende vragen beantwoorden:

- Is de huidige dispunctualiteit en gebrek aan sluitende overstap op MDW een belemmering om onder CBTC te blijven rijden? (en zo ja, waarom dan)
- Zijn er voor doorgaan afspraken nodig/mogelijk over de operationele meerkosten? -> Propositie
- Als er nu problemen zijn met uitval, punctualiteit, etc, gaat het terugschakelen naar ZUB/VLSM dan helpen om dit te verbeteren?
- Wat zijn de andere nadelen als we niet onder CBTC blijven rijden (druk op organisatie door blijven schakelen tussen systemen, consequenties testplanning M7, etc).

Acties
- Beoordelen resultaten patch (overlap, labels, …)
- Iedereen: voorbereiden op bovenstaande vragen
- Actualiseren IDT criteria uitgevoerd
- Actualiseren alternatieve propositie: uitgevoerd

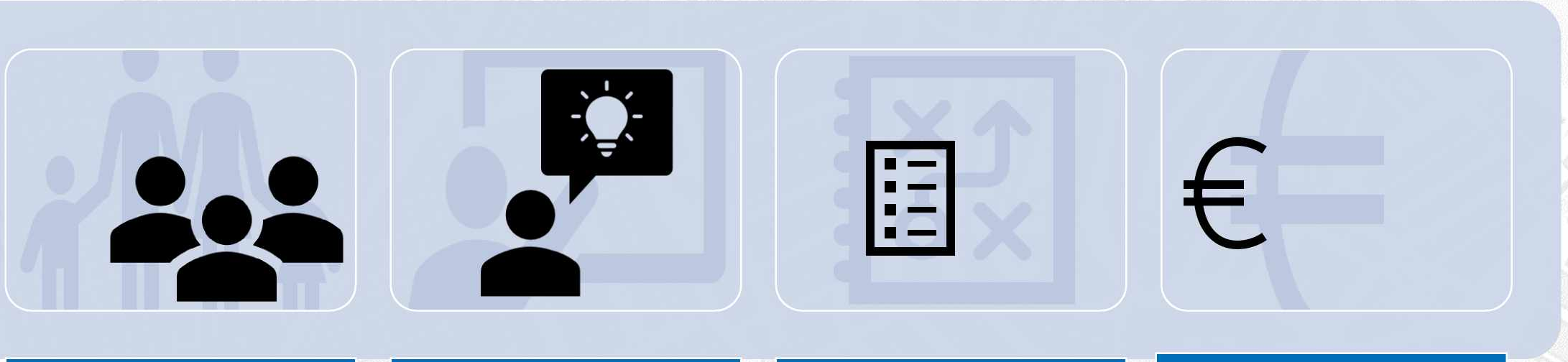
Tijdpad:
- Donderdag **23/9** in IDT voorstel opmaken. 10.2.e / 10.2.e donderdagavond laten bevestigen.
- Dinsdag 28/9 targetteam, 's middags bestuurlijk team bekrachtiging

Advies vanuit IDT in lijn met aankondiging Stand-up: blijven rijden onder CBTC



v20210701

CBTC propositie ingaand oktober 2021



Reiziger

Huidige dienstregeling

Wel mogelijk extra uitval

Punctualiteit onder CBTC lager dan normaal

Vaste voertuiglengte S1/S2

Mogelijk minder rijcomfort

Informatie

Reisinformatie correct op borden en planners -

Bij grote vertragingen reisinformatie sterk verbeterd.

Operatie

Extra bestuurders nodig a.g.v. rijtijden

Verstoord bedrijf vraagt handmatig werk

Storingsafhandeling a.g.v. integraliteit duurt langer

Financieel

Extra bestuurders nodig vanwege dienstregeling i.c.m. rijtijden

Assentellerresets

Afwijkingen

Onderwerp	Oorspronkelijk	Reden aanpassing	Aangepast	Financieel?	Opmerkingen
Geplande frequentie	Conform overeengekomen winterdienstregeling vanaf 22 aug t/m 10 juli • Week Spits 6x per uur • Week Dal 5 x per uur • Wkd overdag 5 x per uur • NZL 8 x per uur (spits/dal)	In de praktijk kunnen rijtijden onder CBTC niet gehaald worden Rijtijden worden vooralsnog niet aangepast.	Extra bestuurders en extra overstappen om de gevolgen van de rijtijden voor het personeel te beperken. **Rijtijden:** Weekdag: 26,5 uur extra Weekenddag: 19,0 uur extra **Opstart: nog TBD** 10.2.e	10.2.b / 10.2.b per jaar **Opstart: nog TBD** 10.2.e	- Nu uitgaan van vigerende dienstregeling en rijtijden. Het aanpassen van rijtijden is nu niet wenselijk. - Extra kosten a.g.v. extra rijtijd; Op basis van de extra wagenuren en het gemiddelde dagtarief voor een metrobestuurder liggen de extra kosten tussen de 10.2.b en 10.2.b per jaar (o.b.v. Programmatarief).
Operatie/ concessie eisen	- **Uitval** (de niet gereden dkm t.o.v. geplande dkm), concessienorm 0%. Voor L52 (S&C) in 2019 kwam deze gemiddeld uit rond de 0,5%.: - **Vertrekpunctualiteit**): concessienorm 93% - **Lijnpunctualiteit**: concessienorm 90% - **Overstap van de Madeweg**: 85%	**Uitval:** Door de (ont)koppel problematiek, CTC en badkuipkromme. **Beschikbaarheid materieel** Verhoogde uitval van materieel **Verstoord bedrijf:** Beperkte optimalisatie in bijsturingsmogelijkheden (degraded mode nog niet afdoende opgeleverd) **Overig**: opstel- en (ont)koppelmethodiek, opstartinspanning impact op huidig tijdverloop	**Uitval:** BD stand loopt regelmatig op naar 35-40 voertuigen. Dat leidt tot een totale uitval van boven de 5%. Vertrekpunctualiteit BN: 65%-85% Lijnpunctualiteit: 75%-90% Overstappunctualiteit MDW: 20 – 65% **Wijze van rapportage**: maandelijkse rapportage via concessiebeheerders	Afhankelijk van afspraken VRA	S1/S2 nog voortzetting rijden in vaste koppels (advies). S3/M4 (ont)koppelen mogelijk.
Onderhoudszones	**Onderhoudszone** Maximaal de lengte van 1 metrovoertuig.	Het gebruik van Werkzones creëert een grotere onttrekking van de exploitatie dan onder VLSM.	Impact is nog niet duidelijk in beeld Er is een WBI uitgevoerd onder CBTC. Conclusie nog niet te trekken. Wordt wel dit jaar verwacht.	Vooralsnog niet	
Baaninfra en materieel beschikbaarheid	Conform BORI: Rapportage B&O - Beschikbaarheid Infra Baan (%), norm 99,9% - Beschikbaarheid voertuigen	**Infra:** - Assentellers bezet (nu handmatige reset) - BRN netwerk. (communication loss) **Materieel**: beschikbaarheid reserve onderdelen (zelfde actie als boven) en verhoogde functiehersteltijd (inleereffect)	**Infra** - Beschikbaarheid infra: -0,2 – 0,5% - Schoonrijden Assentellers als oplossing wordt getest. **Materieel:** beschikbaarheid is vertaald in uitvaltoename prognose	**Infra** Assenteller resets: nog onderhevig aan validatie andere methode. Nu uitgaande van reset door GVB RS 10.2.b	
Klanttevredenheid	Uitvoeringskwaliteit metro	Er is een mogelijkheid tot verminderd rijcomfort als gevolg van remmingen	Uitvoeringskwaliteit: niet meetbaar		

Geen wijzigingen

Onderwerp	Oorspronkelijk	Reden aanpassing	Aangepast
Op- en afbouw spits	Conform vigerende dienstregeling	Geen	nvt
26 treinen voor de lijnen 50/51/53/54 en 7 treinen voor de NZL, dus 33 treinen in totaal.	Vigerende Zomerdienstregeling: 23 treinen voor de lijnen 50/51/53/54 en 7 treinen voor de NZL, dus 30 treinen in totaal.	Geen	nvt
GOA (Mate van automatisch rijden)	GOA2 (plus)	GOA1 is meeste ervaring mee opgebouwd, GOA2 inzetbaar op L51, L52, in onderzoek overige lijnen	GOA1 en GOA2 in overleg en na 26/9 vaststellen
Exploitatiewindow	05:00 t/m 1:00 werkdagen	Geen	Er wordt geen nadelig effect verwacht van CBTC op het nachtelijke onderhoudswindow.
Lijnvoering	Volledig beschikbaar	Geen	nvt
Reisinformatie Normaal bedrijf *(inclusief kleine vertragingen en losse uitgevallen ritten)*	DRIS, 9292, Open OV, GVB website KPI betrouwbaarheid = 95%	Software Fix doorgevoerd. Wordt nog gemonitord	Tussen de 90 – 95%
Reisinformatie Verstoord bedrijf & calamiteiten bedrijf	DRIS, 9292, Open OV, GVB website KPI betrouwbaarheid= 95% KPI Klanttevredenheid = 6	Geen	Tussen de 90 – 95%

Perspectief

- Uitrollen nieuwe baseline februari 2022 : exacte inhoud volgt nog, inclusief inhoud 5.2.1.7
- Vervolg rijtijdenanalyse ter vaststelling van definitieve rijtijden en optimalisatiemogelijkheden
- (ont)Koppelen onderzoeken S1/S2
- Inrichten analyseproces op (ver)storingen: programma en lijn integreren

Topics vanuit IDT criteria

Rijtijden vervolg:

- Werkgroep DR aangevuld met exploitatie
- Beslissing SWM [redacted] plant afspraak [redacted]
- SH regime MDW
- Fleetmode?

Baan <-> LWP:

- Driehoeken
- Enkeltjes
- Remproeven
- Noodzakelijke acties VVV
- …?

ROZ: notitie tbv VO (omschakelen versnellen GOA1)

- STS passages

(Ont)koppelen: ?

Alarmen: ?

GOA2: na 26/9 weten we meer?

Documentatie: Via AO&I proces

Werkzones:

- Extra uitleg [redacted] plant overleg
- ~~Laptopforeman oplevering~~ Dit wordt een meekijkscherm. Verwachte oplevering 1 oktober 2021

EB reductie:

- Change geluid bij hold symbool onderdeel van BL 5.2.1.7
- Discussie mbt snelheid?

Storingsafhandeling:

- Bevindingenproces – Storingsproces + afhandeling & terugkoppeling
- RCA's (rode ruiten, univic, …?)
- MSS/ of iets anders?