Notulen BT Metro 28/9/21

Aanwezig: De Vries (vz), Ruigrok, 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e (verslag).

10.2.e licht toe wat er is gebeurd op 24 en 25 sept en wat we daar op dit moment over weten. (N.B. leden van BT hebben toegestuurde notitie nog niet kunnen lezen). En baalt enorm dat dit gebeurd is.
Ruigrok vraagt zich af hoe verder? Zit het in soft/hard of menware?
De Vries vraagt zich dat ook af. Tot nu waren problemen oplosbaar. Maar nu lijkt het een inherente kwetsbaarheid. Het lukte niet om te resetten dus moest ongepland het oude systeem gebruikt worden (wat doe je dan over 3 maanden als dit niet meer kan?). En Alstom kan niet blijvend in de cockpit blijven. Dus zijn er andere stappen nodig? Andere communicatielijn?
10.2.e bevestigt de enorme set back. Kwetsbaarheid in het systeem was er al, maar gevolgen nu zijn erger. Gaat ook ten koste van het vertrouwen in het systeem, niet alleen bij reizigers, maar ook bij GVB. Dat vertrouwen moeten we weer terugwinnen. Er moet nu een volwassen plan komen. Er moet robuustheid in het systeem komen. Reactie Alstom is overigens goed.
10.2.e vraagt of er eventueel gestelde randvoorwaarden aan het systeem kunnen worden losgelaten om de implementatie te vergemakkelijken. Als voorbeeld: het lijnennet ontvlechten.
De Vries is blij met de keuze destijds van een gefaseerde ingebruikname (ipv Big Bang).
10.2.e meldt dat dit voor reputatie Alstom ook rampzalig is.

Afspraken n.a.v. bovenstaande:

- Samen met Alstom worden de kwetsbaarheden in het systeem tot op de bodem geanalyseerd, en worden op basis daarvan oplossingen bedacht en geïmplementeerd. Daarbij willen we de gefaseerde ingebruikname weer herstarten wanneer er voldoende vertrouwen is in de analyse en oplossingen, en het daarop gebaseerde 'herstel'plan van Alstom.
- Er wordt een second opinion gedaan door WSP op de 'herstel'plannen van Alstom. WSP hebben eerder in 2019 een second opinion uitgevoerd op de aanpak. Zij opereren wereldwijd in metroprojecten en hebben wel ervaring met brownfield migraties naar CBTC. Een meer overall toets (inclusief juridische aanpak) vragen we aan het Commissariaat Civiele Constructies.
- Er worden (worst-case) scenario's ontwikkeld. Dit om geprepareerd te zijn op het zich massief blijven voordoen van incidenten (wat we niet verwachten). Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijke aanpassingen in de gestelde randvoorwaarden aan het CBTC. Als voorbeeld: helpt het als we in plaats van vervlochten een ontvlochten netwerk rijden?
- Raden worden geïnformeerd met een brief.
- Het bestuurlijk team vergadert tot nader order wekelijks.

Notulen BT Metro 5/10/21
Aanwezig: De Vries (vz), Ruigrok, 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e (verslag).

10.2.e 10.2.e meldt dat notulen vorige BT nog niet gereed zijn. De afsprakenlijst is er wel, en dit wordt tijdens vergadering rondgestuurd.

10.2.e licht stand van zaken toe a.d.h.v. verstuurde notitie.
Analyse van de recente incidenten:

24 sept liep het geheugen vol als gevolg van een defecte trein.
25 sept was er een verkeerd gebruik van het systeem.

Naar voren kijkend zijn er startvoorwaarden benoemd in de toegestuurde notitie:

- 2 technisch (geheugen vollopen voorkomen, 'label' probleem tussen RAI en Overamstel)
- 3 organisatorisch (protocol opstellen voor resets inclusief checklist/beslisboom, aanscherpen van de organisatie/deskundigheid, positief resultaat quick scan WSP). Hier hoort ook bij het beter signaleren van eventuele fouten. Maar dat kost tijd. Tot die tijd wordt een workaround gebruikt.

Het voorstel is om als aan deze 5 voorwaarden wordt voldaan er weer gestart worden.
Verwachting is half okt/begin nov. Dat moment wordt door 10.2.e bepaald.

Alstom gaat ook extra ondersteuning bieden voor periode van naar verwachting 6 weken. Daarna wordt dit afgebouwd. Dit wordt in notitie opgenomen.
Alstom moet nog gekend worden in bovenstaande startvoorwaarden. 10.2.e verwacht geen problemen.

N.a.v. vragen De Vries/Ruigrok: Met het op te stellen protocol en overige maatregelen kunnen overlast voor reizigers voorkomen worden, dan wel de overlast zoveel mogelijk beperken. Maar het sluit nieuwe incidenten niet uit (we weten niet wat we niet weten).

2nd opinion WSP wordt opgeknipt in 2 delen. Deel 1: een quicksan gericht op check startvoorwaarden (en of er meer nodig zijn). Dit moet snel gereed zijn om zsm weer verder te kunnen met de gefaseerde ingebruikname. En deel 2: gericht op de gevolgde/te volgen strategie. Daarnaast wordt CCC gevraagd te kijken naar de samenwerkingsovereenkomst met Alstom en afhankelijkheidsrelatie. BT wordt gevraagd eventueel aanvullende vragen daar aan toe te voegen.

De Vries: vragen waarop te preparen. Alstom biedt extra ondersteuning. Waarom nu pas? En: waarom nu pas protocol? Dat had er toch al moeten zijn?

BT is akkoord met analyse, en opstarten en opknippen 2nd opinion in 2 delen.

10.2.e de 'nachten' worden de komende tijd druk i.v.m. testen M7 (waarvoor CAF langskomt), en onderhoud aan spoor. Dat is punt van aandacht, maar zou geen probleem moeten zijn.

De Vries wil volgend BT het verbeteren van de robuustheid beter op papier, en de vragen van de 2nd opinion nog een keer agenderen.

De raadsbrief wordt verstuurd zodra er meer duidelijkheid is over de herstart. Daarnaast wil raad regelmatig geïnformeerd worden over voortgang. Dat betekent dat er korte routes worden doorlopen (dus b.v. door doen van mededelingen in cie/raden). Ook extern goed blijven communiceren.