Gemeente Amsterdam

Aan	PMT
Van	10.2.e
Datum	10 mei 2021
Kenmerk	10.2.e
Pagina	1 van 5
Vergadering	10 mei 2021 10:30-12:00
Locatie	MS Teams
Aanwezig	10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Afwezig	10.2.e
Onderwerp	Notulen PMT

1. Stand up

- 10.2.e geeft een update van het huidige 'weekend' van gefaseerde ingebruikname. Tot nu toe ziet het er goed uit, de werkplekken haperen niet en de treinen rijden zoals gepland. Ook DRIS werkt weer goed. Zondag waren er geen meldingen op de borden, waarschijnlijk als gevolg van een defecte gateway veroorzaakt door een blikseminslag. Deze gateways zijn redundant uitgevoerd. Er wordt momenteel onderzocht waarom er niet werd overgeschakeld naar de redundante gateway.

2. Stand van zaken gefaseerde ingebruikname

- 10.2.e heeft een presentatie gemaakt voor de gezamenlijk governance en het Targetteam Special van dinsdag. In deze presentatie wordt teruggeblikt op de gefaseerde ingebruikname tot nu toe en vooruitgeblikt op wat er nog gaat komen.
- 10.2.e geeft een toelichting op de highlights van de presentatie:
  - I) We merkten dat de nadruk van de gefaseerde ingebruikname kwam te liggen op één moment van definitieve livegang. We hebben echter juist voor een gefaseerde aanpak gekozen waarbij er verschillende momenten zijn voor het volledig rijden onder CBTC, het afbouwen van de support, en het starten met de verwijdering van ZUB. Hiervoor willen we meer bewustwording creëren
  - II) Na de levering van Baseline 5.2 willen we deze in exploitatie nemen onder de noemer van de gefaseerde ingebruikname, maar niet meer terugschakelen naar ZUB. Als dat 3 weken goed gaat dan kunnen we bevestigen dat we in Q4 kunnen starten met de verwijdering van ZUB.
  - III) Voor GVB is het belangrijk om naast het rijden van de dienstregeling ook te oefenen en procedures aan te scherpen. Dit valt onder de noemer verrijking van de gefaseerde

ingebruikname en bevat o.a. het opstellen, het gebruik van GOA2, koppelen/ontkoppelen en gekoppeld rijden.

IV) Indienststellingscriteria worden gemonitord om te kijken hoe de propositie kan worden herijkt.

V) Tot nu toe is er alleen formele besluitvorming geweest voor de gefaseerde ingebruikname. Het definitief niet meer terugschakelen naar ZUB na de zomer en het verwijderen van het oude systeem moet ook voorgelegd worden ter besluitvorming. Hiervoor moet ook het alternatief in kaart worden gebracht.

VI) Na het moment dat er volledig onder CBTC wordt gereden blijft het SCMA contract doorlopen. Er zullen dan ook nog restpunten moeten worden opgelost, gecombineerd met het doorvoeren van wijzigingen voor andere projecten.

- 10.2.e vraagt of er bij de decommissioning van ZUB/VLSM rekening is gehouden met eventuele verwevenheid met CBTC.
  - ➢ 10.2.e antwoordt dat de decommissioning van ZUB nu wordt voorbereid onder regie van 10.2.e 10.2.e Hierbij wordt een zorgvuldig proces gevolgd.

3. SCMA planning

- 10.2.e geeft aan dat er de afgelopen periode veel tijd is gestoken in het maken van een nieuwe planning op hoofdlijnen t/m de zomer van 2022. Hierin zijn de volgende baselines opgenomen die de ontwikkelingen bij ZAD en M7 moeten gaan faciliteren. Daarnaast worden ook restpunten van het SCMA contract meegenomen en wordt er gekeken of er geen regressie in de nieuwe versies zitten. De volgende stap is om deze planning op hoofdlijnen verder in detail uit te werken.
- 10.2.e uit zijn zorgen over de safetycase van BL 5.2.3
  - ➢ 10.2.e reageert dat Alstom een voorstel heeft gedaan hoe dit slim kan worden opgepakt. Over de safety-aspecten zal later in meer detail worden gesproken in een separaat overleg.

4. Taskforce rijtijden

10.2.e geeft een presentatie m.b.t. de taskforce rijtijden.

I) 10.2.e geeft aan dat de wekelijkse taskforce rijtijden net is gestart met als doel om in kaart te brengen waardoor de doorlooptijden niet worden gehaald. Er is vastgesteld dat er niet één veroorzakende factor is maar het een complexe samenstelling van meerdere factoren is. Omdat de winterdienstregeling per 1 juli wordt gemaakt moeten voor die tijd conclusies beschikbaar zijn.

II) Er is onderzoek gedaan op welke trajecten er tijd tekort is. Het blijkt dat dit op alle trajecten het geval is. Er is een verschil in rijtijden op de FIVP en op de baan.

III) Bij bestuurders is de beleving dat de remcurves erg lang duren en dat daardoor rijtijden niet gehaald kunnen worden. Dat wordt één van de zaken die de taskforce gaat onderzoeken.

IV) Er zijn meerdere acties afgesproken om het benodigde inzicht te verkrijgen.

- 10.2.e reageert dat hij heeft vernomen dat het afgelopen weekend de bestuurders wél konden rijden volgens dienstregeling.
  - ➢ 10.2.e neemt dit mee in de analyse.
- 10.2.e vraagt of er is afgewogen om Alstom deel te laten nemen in de taskforce.
  - ➢ 10.2.e antwoordt dat dit geen bewuste keuze is geweest.
  - ➢ 10.2.e reageert dat Alstom hier ook interesse in heeft, zo rijdt 10.2.e volgende week mee gedurende de gefaseerde ingebruikname om te ervaren hoe er wordt gereden.

- 10.2.e stelt voor de deelname van Alstom dinsdag te bespreken in de progress meetings.
- 10.2.e reageert dat Alstom graag een partnerschap aan wil gaan met Amsterdam. Deelname van Alstom aan deze taskforce zou daar goed bij passen.
- 10.2.e sluit af dat het vertrouwen in het systeem door de bestuurders en verkeersleiders cruciaal is voor het slagen van het programma.

5. Rondvraag

- 10.2.e deelt mede dat 10.2.e een pubquiz organiseert voor het S&C team op donderdag 10 juni om 17:00
- 10.2.e geeft aan samen met 10.2.e bezig te zijn om een S&C journaal op te zetten.