Aanpak Gefaseerde Ingebruikname CBTC

Uitkomsten Benen op Tafel sessie 11 juni

GVB Door en door Amsterdam

Inleiding

Gefaseerde Ingebruikname is gestart op 28 februari. Ervaringen van eerste 3 maanden geven aanleiding om aanpak te evalueren:

- ATS Performance structureel nog onvoldoende, 4 keer Global Hold;
- Diverse oorzaken zorgen voor te lage voertuigbeschikbaarheid;
- Rijtijden staan onder druk (langer dan onder VLSM, en ook langer dan verwacht onder CBTC)
- Nog onvoldoende beeld van bijzondere verrichtingen zoals opstellen, (ont-)koppelen etc.
- Hoge druk op de organisatie en afbrokkelend vertrouwen.

Sturen op vervolg Gefaseerde Ingebruikname vraagt balans tussen zorgvuldigheid en voortvarendheid

Vrijdagochtend 11 juni gezamenlijke evaluatiemeeting met alle betrokken afdelingen GVB, E&B, Programma S&C en Alstom. Uitkomsten verwerkt in deze sheets.

Conclusie:

- **Unaniem steun voor continueren Gefaseerde Ingebruikname, we willen en moeten het systeem komende maanden volledig in gebruik gaan nemen.**
- **Wel noodzakelijk om aanpak te versterken langs 4 sporen:**

1. Stabiliteit in planning Gefaseerde Ingebruikname komende maand
2. Complexiteit in periode Gefaseerde Ingebruikname verminderen
3. Meer effort op multidisciplinaire analyse van storingen
4. Permanente ondersteuning door Alstom

1. Stabiliteit in GIN planning

Vast ritme voor komende maand GIN onder BL4.8:

- Komende week kiezen voor 2 dagen (alleen maandag & dinsdag) of 3 dagen (m'dag t/m w'dag) per week
- Geen GIN dagen in het weekend -> minder druk op personeel, meer mogelijkheden voor storingsherstel.
- Organisatie krijgt duidelijkheid en vast ritme voor week 25 t/m week 28

Parallel testen BL5.2, vanaf 18 Juli BL5.2 live op NZL;

Vanaf 25 juli weer opstarten GIN op gehele net, pas dan verder opschalen aantal dagen.

Keuze 2 of 3 dagen:

2 dagen:

- Voelt als stap terug na 2x 3 dagen achter elkaar rijden
- Minder dagen om ervaring op te doen voor bestuurders, VKL's
- Minder gelegenheid om systeem langdurig te monitoren & resterende bugs te vinden
- Minder druk op voertuigbeschikbaarheid / Rail Materieel
- Meer tijd beschikbaar voor analyse & storingsherstel

3 dagen:

- Continueren van aanpak week 23 & 24
- Meer dagen om ervaring op te doen voor bestuurders, VKL's
- Meer gelegenheid om systeem langdurig te monitoren, resterende bugs te vinden
- Meer druk op voertuigbeschikbaarheid / Rail Materieel
- Minder tijd beschikbaar voor analyse & storingsherstel

Vervolg: 10.2.e & 10.2.e stemmen voor/nadelen af & communiceren besluit via stand up

2. Complexiteit verminderen

Komende periode geen focus op uitbouwen aantal GIN dagen, maar eerst verminderen complexiteit en daarna stapsgewijs weer toevoegen. Draagt bij aan:

- Stabielere prestaties systeem
- Resterende issues zijn beter te vinden & te analyseren

Komende week onderzoeken welke vormen van complexiteit we kunnen verminderen:

- Systeemtechnisch door bijv. eisen/functionaliteiten m.b.t. GoA4 te laten vervallen
- Verdere vereenvoudiging inzet voertuigen (vaste configuraties, 1 type per lijn, etc)
- Vereenvoudiging lijnvoering & dienstregeling.
- Conclusie trekken over loskoppelen lijn 52

Actiehouders:

- Programma (10.2.e) & Alstom (10.2.e) -> inventariseren systeemtechnische maatregelen
- GVB (10.2.e & 10.2.e) -> inventariseren mogelijke operationele maatregelen
- Coördinatie & organiseren besluitvorming -> 10.2.e

3. Versterken storingsanalyse

Tot op heden (te) veel gesproken over ‘voertuigstoringen’ terwijl problemen ook kunnen zitten in ATS of Infra. Beter voortaan te spreken van ‘systeemstoringen’.

Intensiveren Taskforce gericht op structureel borgen voertuigbeschikbaarheid:

- Continueren van acties die reeds zijn gepresenteerd door 10.2.e in verbeteroverleg (bijv. 24/7 TechniekTafel 2.0 gericht op betere registratie & coördinatie storingen)
- Uitbreiding en intensievere inzet multidisciplinair team dat dagelijks ca. 2 uur beschikbaar is om data te analyseren, root causes te zoeken, prioritering voor storingsoplossing te bepalen, etc.
  - Zorgen voor juiste combi van competenties (analysekracht, pragmatisme, systeemkennis & operationele kennis)
  - Huidige team: 10.2.e 10.2.e (programma S&C), 10.2.e (TB), 10.2.e (GVB RM), 10.2.e (Alstom Maint.)
  - Mogelijke aanvulling: 10.2.e (BRN), 10.2.e en/of analisten GVB RS (infra), 10.2.e (Alstom RS), 10.2.e 10.2.e (Alstom Signalling)
- Wekelijkse afstemming vanuit 10.2.e met ‘stuurgroep’ (10.2.e)
  - Faciliteren van storingsteam door capaciteit/middelen ter beschikking te stellen
- Praktische maatregelen om tempo storingsafhandeling te verhogen
  - Inzet extra bestuurders op lijnwerkplaats totdat voldoende monteurs zijn opgeleid
  - Doordeweeks continue aanwezigheid Alstom maintenance gericht op kennisuitwisseling / samen storingen oplossen

4. Permanente ondersteuning Alstom

- **Aanwezigheid Alstom op CCV op GIN dagen: mes snijdt aan 3 kanten:**
  - Positief effect op vertrouwen verkeersleiders
  - Monitoring voorspellingen/systeembelasting maakt mogelijk vroegtijdig en subtiel ingrijpen mogelijk
  - Monitoring geeft ontwikkelaars waardevolle informatie
- **Belangrijk aandachtspunt: aandacht voor systeemstoringen die zich uiten in de voertuigen kan concurreren met aandacht voor problemen op VKL**