Gemeente Amsterdam

Notulen MT S&C

10.2.e

Aan	MT S&C
Van	10.2.e
Datum	17 juni 2021
Kenmerk	10.2.e
Pagina	1 van 5
Locatie	MS Teams
Aanwezig	S&C: 10.2.e GVB: 10.2.e VRA: 10.2.e MET: 10.2.e
Gasten	
Afwezig	10.2.e
Onderwerp	Notulen MT S&C

1. Opening, agenda, verslag

- 10.2.e opent de vergadering.

2. Terugkoppeling S&C

<u>Update Gefaseerde Ingebruikname</u>

- Alstom was vorige week tijdens de GIN-dagen aanwezig op de verkeersleiding. Dat is erg nuttig voor het vertrouwen over en weer. Bij verslechtering van de ATS performance kon er een maatregel worden genomen om lijn 50 op regelmaat te laten rijden. Na een tijd kon er weer beheerst worden teruggeschakeld naar de reguliere dienstregeling. Er is een zwakke plek in de software ontdekt waardoor linkerspoorbewegingen in combinatie met vertragingen kunnen leiden tot vastlopen van het systeem. Er is toen afgesproken dat Alstom bij volgende GIN-dagen aanwezig blijft om de database te monitoren om zo tijdig in te kunnen grijpen als dit probleem zich voordoet.
- Ondanks de aanwezigheid van Alstom is het performanceprobleem afgelopen maandag (14 juni) toch weer opgespeeld. De systeembelasting bouwde sneller op dan voorheen waardoor er een global hold moest worden gezet om zo de module voor de

voorspellingen te kunnen resetten. Hiervoor hoefden de reizigers gelukkig niet uit de voertuigen.

- Er is geconstateerd dat ondanks alle maatregelen die zijn genomen een global hold niet kon worden vermeden. Daarom is besloten om niet alleen dit specifieke probleem in de software te laten corrigeren, maar ook een uitgebreidere analyse te doen naar potentiële zwakke plekken in het systeem en hiervoor structurele oplossingen te laten implementeren.
- Zeer waarschijnlijk zal er met de huidige baseline 4.8 geen gefaseerde ingebruikname meer worden gereden. Er zal komende weken worden gefocust op de analyse van de performance problemen en het testen van de nieuwe baseline 5.2. Volgende week (22-25 juni) wordt hierop een FAT uitgevoerd, en de baseline wordt naar verwachting op 18 juli in gebruik genomen op de Noord/Zuidlijn.

Terugkoppeling BOT sessie Gefaseerde Ingebruikname

- 10.2.e geeft aan dat het pauzeren van de gefaseerde ingebruikname in een Benen op Tafel sessie met management van GVB en E&B besproken is. Het gevolg van deze pauze is dat er minder ervaring met het nieuwe systeem wordt opgedaan en mogelijke data voor het oplossen van de voertuigproblematiek niet wordt gegenereerd.
- Voor het vervolg van de gefaseerde ingebruikname willen we overwegen of we aanpassingen in het gebruik van het systeem kunnen maken die de operatie dermate vereenvoudigen dat het leidt tot minder verstoringen en het eventuele voertuigproblemen makkelijker inzichtelijk maakt. Zo kan het type probleem dat de global holds heeft veroorzaakt zich niet meer voordoen in het geval er ontvlochten wordt gereden. De vraag is hoe we gaan besluiten wat we gaan onderzoeken, met welke groep mensen, en op welke termijn.
- 10.2.e geeft aan een aantal acties te willen onderzoeken:
  I) Wat nodig is om stappen te maken in de voertuigproblematiek
  II) Welke versimpelingen nuttig zijn om door te voeren
  III) Welke inzet van Alstom daarbij nodig is

Discussie

- 10.2.e benadrukt dat er naast het global hold probleem, ook het buiten dienst staan van de vele voertuigen gezamenlijk moet worden opgelost met Alstom, GVB en het programmateam. 10.2.e 10.2.e heeft aangegeven dat de voertuigproblematiek veel werkdruk op de verkeersleiding veroorzaakt. 10.2.e heeft aan 10.2.e gevraagd of hij een testplan kan maken om de problematiek te analyseren en te bedenken welke versimpelingen daarbij kunnen helpen.
  - 10.2.e vraagt of er al genoeg data is gegenereerd om te analyseren.
  - 10.2.e geeft aan dat het hoofd van de Lijnwerkplaats heeft aangegeven dat niet te weten. De vraag is hoe we zorgen dat we toch vooruitgang boeken ondanks dat de gefaseerde ingebruikname is gepauzeerd.

- 10.2.e stelt voor aan 10.2.e te vragen of er voldoende 'oude' data is om te analyseren, en aan welke data nog behoefte is om voortgang te kunnen maken.
- 10.2.e geeft aan dat er een dilemma is tussen het voorkomen van nieuwe global holds enerzijds en anderzijds het beproeven van de interactie tussen voertuigen en S&C apparatuur. Daarnaast levert het niet rijden met baseline 4.8 extra druk op voor Alstom. Een mogelijke oplossing zou het versimpelen kunnen zijn, waardoor gereden kan worden zonder te leiden tot global holds.

- 10.2.e stelt dat het een risico is om het rijden met baseline 4.8 te pauzeren omdat de global holds ook met baseline 5.2 kunnen plaatsvinden.
  - 10.2.e reageert dat het specifieke probleem van de linkerspoorbeweging dat leidt tot een global hold is opgelost in 5.2. De vraag is nog wel of er een structureel probleem is, en zo ja, of dat nog in baseline 5.2 kan worden opgelost.
- 10.2.e vraagt wat het sentiment bij VRA is.
  - 10.2.e antwoordt dat er binnen de VRA steun is voor de gekozen aanpak. De global holds vormen nog geen bedreiging voor die steun. De S&C Roadshow werpt wat dat betreft vruchten af. Op directieniveau is de afweging tussen voortgang maken en risico's mijden voorgelegd, daar is de voorkeur om voortvarend te blijven. Alle maatregelen zijn dus bespreekbaar. Een keuze voor een voortvarende aanpak, inclusief global holds, is wel een keuze die de wethouder moet maken. Wij moeten hem voeden met de juiste informatie om die keuze te maken.
- 10.2.e geeft aan erg content te zijn met de open houding van alle partijen en geeft aan snel inzicht te willen gaan verkrijgen in welke maatregelen de systeembelasting kunnen verminderen.
- 10.2.e geeft aan dat op basis van wat is besproken we ervoor zouden kunnen kiezen om zo snel mogelijk weer te gaan rijden.
  - 10.2.e reageert dat dat afhangt van hoe zeker we zijn dat het systeem binnen 20 minuten weer gereset kan worden bij een global hold.
  - 10.2.e antwoordt dat dat proces één keer is toegepast met Alstom aanwezig op de verkeersleiding. Daarmee is bewezen dat het binnen 20 minuten kan, maar dat garandeert niet dat dat altijd gaat lukken.
  - 10.2.e voegt toe dat de druk op de wethouder van buitenaf niet zal afhangen van de duur van de verstoring.
  - 10.2.e reageert dat bij 20 minuten verstoring geen alternatief vervoer hoeft worden ingezet. De overlast voor reizigers blijft dan veel beperkter.
- 10.2.e vraagt of Alstom naast analyse van structurele problemen ook mogelijkheden onderzoekt om schade te beperken in geval van verstoringen.
  - 10.2.e reageert dat Alstom wordt aangestuurd om te prioriteren op het oplossen van structurele problemen. Dus niet het bestrijden van symptomen (killen van een rit of rijden op regelmaat met monitoren van CPU-load), maar juist structureel het probleem onderzoeken.
  - 10.2.e voegt toe dat de kans op 7 dagen in de week onder CBTC kunnen rijden na de zomer het grootst is als Alstom baseline 5.2 zo goed mogelijk oplevert. Daarom is het verstandig om de capaciteit van Alstom niet in te zetten op het meedenken over

hoe we de aankomende weken kunnen rijden onder baseline 4.8, als dat ten koste gaat van baseline 5.2.

- ➢ 10.2.e vraagt of we Alstom Ridderkerk kunnen inschakelen in de periode tot levering van baseline 5.2. Zo belasten we Alstom niet in het ontwikkelproces van baseline 5.2, maar kunnen we wel voortgang blijven maken.

- 10.2.e vraagt wat de stand is van de taskforce voertuigen.
  - ➢ 10.2.e geeft aan dat er dinsdag een stuurgroep overleg is om hierover verder te praten.

- 10.2.e geeft een samenvatting van de acties voor de komende periode:
  - I) We gaan onderzoeken welke vereenvoudigingen zinvol zijn om te onderzoeken voor toepassing voor GIN dagen op korte termijn met baseline 4.8 en voor toepassing tijdens GIN dagen vanaf 25 juli met baseline 5.2.
  - II) We gaan na welk belang er is om door te rijden voor de analyse van de voertuigproblematiek, en in hoeverre er met huidige data al verbeteringen kunnen worden doorgevoerd.
  - III) De komende weken besluiten we hoe we verder gaan.

3. Acties

Nr.	Actie	Actiehouder	Status
A05-20-01	Schriftelijk antwoord geven op de vraag in de regioraad over de overgang van de NZL/Roll-Out.	10.2.e	Voltooid
A05-20-03	Vragen m.b.t. testspoor formuleren en vooraf aan 10.2.e stellen	Allen	Vervallen

A05-20-01 (antwoord formuleren op vragen regioraad)

- Het antwoord is richting de raad. De actie is voltooid.

A05-20-03 (vragen testspoor)

- 10.2.e geeft aan dat hij aan 10.2.e heeft gevraagd in welke gevallen het testspoor een oplossing biedt, dat is nodig om een businesscase op te kunnen stellen.
  - ➢ 10.2.e antwoordt dat er waarschijnlijk niet veel nieuwe informatie over beschikbaar komt totdat er inzicht is in de oorzaken van de voertuigstoringen. Dan kunnen we beoordelen in hoeverre dat kan worden afgevangen met het testspoor.
  - ➢ 10.2.e reageert dat de voordelen van het testspoor ook afhangen van de beschikbare testcapaciteit op het hoofdspoor.
- Er wordt afgesproken de vragen schriftelijk aan 10.2.e te stellen. De actie komt daarmee te vervallen.

4. Alternatieve propositie

- 10.2.e geeft aan dat hij de herijking van de alternatieve propositie oppakt in de afwezigheid van 10.2.e Het is alleen lastig te bepalen welke uitgangssituatie daarbij moet worden gehanteerd.
  - ➢ 10.2.e reageert dat hij de uitdaging snapt. Er moet echter wel een beeld geschetst worden over de maatregelen en vereenvoudigingen die we komende periode gaan nemen. Er is intensief contact met de verschillende directies en bestuur, maar de alternatieve propositie is nodig om een formeel mandaat te krijgen om een aantal maatregelen te nemen.
  - ➢ 10.2.e reageert dat voor GVB de alternatieve propositie bestaat uit het opzoeken van de maximale punctualiteit gebruikmakend van CBTC, en het minimaliseren van de rituitval binnen de dienstregeling die is afgesproken.
- 10.2.e geeft aan dat de alternatieve propositie aangeeft welke dienstverlening we kunnen verlenen op basis van 7 dagen per week rijden onder CBTC en welke kosten daarbij horen. We zouden kunnen aangeven dat we tot we 7 dagen per week rijden onder CBTC we rijden onder 'best effort' waarbij we proberen zoveel mogelijk te optimaliseren en te investering in de kwaliteit voor de toekomst. Zodra we zicht hebben op een stabiele dienstregeling gaan we de alternatieve propositie uitwerken. Er zijn dan drie fases:
  - I) Gefaseerde ingebruikname – Hierbij rijden we op een indicatieve dienstregeling op basis van 'best effort'.
  - II) Optimaliseren – Hierbij rijden we een stabiele dienstregeling met de alternatieve propositie en groeien we richting de concessie-eisen.
  - III) Concessie-eisen bereikt of beter: Hierbij rijden we conform de concessie-eisen.
  - ➢ 10.2.e reageert dat de gefaseerde ingebruikname op basis van 'best effort' goed is geregeld. VRA gaat GVB niet 'afrekenen' op het niet voldoen aan de concessie-eisen en gaat ook niet vragen om op andere frequenties te rijden. Als we vooraf gaan proberen in te kaderen aan welke concessie-eisen wel of niet voldaan kan worden maken we het onszelf moeilijk. Als achteraf blijkt dat niet is voldaan aan bepaalde eisen kunnen we dat dan bespreken.
  - ➢ 10.2.e antwoordt dat die aanpak het probleem oplost dat het aan de voorkant nog onbekend is aan welke voorwaarden kan worden voldaan. Daarnaast drukt de aanpak uit dat we nog in een zoekproces zitten waarbij iedereen zijn best doet, maar het resultaat maar beperkt te voorspellen is.

5. Rondvraag

- Er zijn geen vragen.