Gemeente Amsterdam

Aan	PMT
Van	10.2.e
Datum	21 juni 2021
Kenmerk	10.2.e
Pagina	1 van 4
Vergadering	21 juni 2021 10:30-11:30
Locatie	MS Teams
Aanwezig	10.2.e 10.2.e 10.2.e
Afwezig	10.2.e
Onderwerp	Notulen PMT

1. Moodboard

10.2.e

- 10.2.e deelt mede dat Alstom een uitleg heeft gegeven van hun analyse van de problemen van afgelopen maandag en de week ervoor. Doordat de problemen niet alleen worden veroorzaakt door een stukje code kan het ertoe leiden dat de planning van de gefaseerde ingebruikname niet meer klopt en is het waarschijnlijk dat de beoogde datum voor de livegang niet meer gehaald gaat worden.

10.2.e

- 10.2.e geeft aan dat hij enerzijds teleurgesteld was dat ondanks de aanvullende beheersmaatregelen een global hold niet kon worden voorkomen. Anderzijds zijn er veel positieve zaken te benoemen en biedt een crisis ook een kans. Op alle niveaus bij alle betrokken partijen heerst een positieve basishouding en wil iedereen vooruit. Een operationeel negatieve ervaring leidt niet tot verharding. Dit biedt voor Alstom weer een aanknopingspunt om het product te verbeteren, die instelling en openheid geven zij ook.

10.2.e

- 10.2.e stelt dat we onderscheid moeten maken in de zaken die we wel of niet kunnen beïnvloeden. Dat de planning gaat schuiven is niet direct het gevolg van een eenvoudige fout of een kans die we als team hebben laten liggen. Daarentegen kunnen we tevreden zijn met de relatie en het vertrouwen wat we hebben opgebouwd in onze omgeving, en de gekozen aanpak. Daar plukken we nu de vruchten van.
- 10.2.e voegt toe dat een conflict ook een kans kan zijn om een aantal zaken scherper te stellen. Zo kan er druk ontstaan om eventuele kosten op Alstom te gaan verhalen. Dat soort uitdagingen staan ons te wachten, en om ons daarop voor te bereiden hebben we een presentatie gemaakt.

2. Stand van zaken Programma S&C

- 10.2.e geeft een toelichting bij de presentatie:

Stand van zaken:

- 10.2.e licht toe dat hij bij Alstom heeft aangegeven dat baseline 4.8 niet volwassen genoeg geacht wordt voor exploitatie. Alstom is het daarmee eens. 10.2.G
- Afgelopen vrijdag heeft Alstom haar concept plan van aanpak gepresenteerd, deze wordt nog aangescherpt en dinsdag (22 juni) in een volgende versie gedeeld.
- Bij het pauzeren van de gefaseerde ingebruikname is er een balans tussen voorzichtigheid en voortvarendheid. Het hierbij gehanteerde uitgangspunt is dat we willen voorkomen dat we twee keer tegen hetzelfde probleem aanlopen. Op dit moment kunnen we dat niet garanderen. GVB heeft als reactie op het pauzeren wel aangegeven dat zij het zonde zouden vinden als er een maand niet onder CBTC zou worden gereden. Dit zou een verlies betekenen van opgedane ervaring en analysemogelijkheden.

Toekomstverkenning:

- 10.2.e geeft aan dat de komende weken de nadruk ligt op de analyse of er een structurele kwetsbaarheid in het systeem zit. Alstom is nu een actieplan aan het uitwerken hoe ze dat gaan uitzoeken. Afhankelijk van de uitkomst van de analyse kan dat verschillende gevolgen hebben voor het vervolg van de gefaseerde ingebruikname en livegang. Deze gevolgen zijn in de tabel genoemd. Eén van de gevolgen, het aanpassen van de dienstregeling, kan verschillende vormen aannemen. Hierbij is er een bandbreedte tussen simpele ingrepen zoals geen opbouw/afbouw rond de spits of geen linkerspoorbewegingen uitvoeren, en grotere ingrepen zoals ontvlochten rijden.
  - 10.2.e vult aan dat de tabel is opgesteld vanuit een omgekeerde gedachtegang: "Wat moeten we nu doen aan communicatie met onze omgeving, om zoveel mogelijk verschillende opties mogelijk te maken in de toekomst?". Voor het maken van lastige keuzes zoals het ontvlochten gaan rijden of rijden op regelmaat, moeten besluitvormers tijdig op de hoogte worden gebracht zodat zij de ruimte kunnen nemen om daar verantwoordelijkheid voor te nemen, en voldoende tijd hebben om zich daar op te kunnen voorbereiden.
- 10.2.e geeft aan dat een global hold een keuze is die gemaakt wordt omdat de werkplekken van de verkeersleiders niet meer bruikbaar zijn vanwege performance issues. Er zijn ook dagen waarop de werkplekken niet meer bruikbaar waren zonder global hold. De performance issues zijn dus het daadwerkelijke probleem, niet de global hold.
- 10.2.e geeft aan dat het issue bij het doorrekenen van de dienstregeling ook veroorzaakt kan worden door vertragingen, zonder dat daarbij bijsturingsacties van verkeersregelaars worden gemaakt.
- 10.2.e geeft aan dat het mogelijk is dat de global holds niet worden veroorzaakt door een belastingprobleem. Als de global holds worden veroorzaakt door een fout in het core-product dan gaat het verminderen van de belasting op het systeem geen oplossing bieden.
- 10.2.e geeft een tweetal concrete aanmerkingen op de presentatie:
  - 'Aangepaste dienstreling' moet zijn 'aangepast gebruik'.
  - Ontvlochten rijden is een gevolg van rijden zonder dienstregeling.

- 10.2.e vraagt waarom Alstom aangeeft dat er een verbetering zit in de stap van baseline 4.8 naar baseline 5.2, als beide baselines gebruikmaken van hetzelfde core-product waarin de module voor de voorspellingsberekeningen in zit.
  - ➢ 10.2.e reageert dat er een nieuwe release is van de module voor de berekeningen. Alstom heeft aangegeven dat die release beter/stabieler is, maar dat we nog niet weten of die ook goed genoeg is om de problemen te verhelpen. Dat wordt nu door Alstom geanalyseerd.
- 10.2.e geeft aan dat ze de bestaande problemen niet op de simulator hebben kunnen vinden, dus hoe kunnen ze nu op basis van resultaten op de simulator voorspellen dat deze versie beter is?
  - ➢ 10.2.e reageert dat Alstom nu gerichter weet waar ze moeten zoeken. Daardoor heb je meer kans dat je door middel van de simulator, interne audits of critical code reviews kunt zien of het issue zich voordoet. Het echte bewijs is er echter pas in de praktijk.
- 10.2.e geeft aan dat de grootste problemen zich pas hebben voorgedaan na de eerste 'prediction patch'. Het zou kunnen zijn dat die patch de problemen heeft veroorzaakt.
- 10.2.e geeft aan dat de eerste vraag die opkomt bij het laten zien van de verschillende scenario's is wanneer we weten welke van deze scenario's de werkelijkheid wordt.
  - ➢ 10.2.e antwoordt dat het een toekomstverkenning is. De opdrachtgever wil weten welke situaties zich mogelijk kunnen voordoen. De vervolgvragen moeten nog worden uitgewerkt. Wel is het duidelijk dat we in een groter systeem zitten, waardoor gevolgen mogelijk een sneeuwbaleffect hebben op andere dossiers. De tabel laat zien dat we de mogelijke effecten op het systeem als geheel onmiddellijk verkennen.
- 10.2.e geeft aan dat we voorzichtig om moeten gaan met het uitdragen van de boodschap dat er langer gevolgen zijn voor de dienstregeling en mogelijk oplopende kosten.
  - ➢ 10.2.e antwoordt dat in het bestuurlijk overleg is aangegeven dat we intern sturen op een deadline, dat zorgt voor pragmatisme. Echter, voor de buitenwereld maken we de deadline van 15 augustus onbelangrijk, in principe verandert er dan niks. Het uitdragen van deze boodschap zal tot reacties leiden, maar we moeten er rekening mee houden dat alternatieve situaties zich kunnen voordoen, dat is deel van ons werk.

<u>Uitdaging voor nabije periode</u>

- 10.2.e geeft aan dat we met Alstom gaan onderzoeken of er als preventieve maatregel kan worden gereden op regelmaat.
- 10.2.e geeft aan dat we gaan kijken op welke manier we het beste de herstart van de gefaseerde ingebruikname met baseline 5.2 kunnen vormgeven. Een eenvoudige situatie creëren helpt niet alleen om de systeembelasting niet te laten oplopen, maar helpt ook met het analyseren van bijvoorbeeld voertuiguitval. Daarnaast maakt het de gefaseerde ingebruikname behapbaar voor de organisatie.
- 10.2.e geeft aan dat in andere steden het gebruikelijk is om de dienstregeling slechts anderhalf uur te laten doorrekenen, in plaats van tot het einde van de dag. Het zou kunnen zijn dat het einde van de dag is ingesteld door Alstom voor Amsterdam als afgeleide van een contract-eis. We hebben gevraagd aan Alstom om dat uit te zoeken.
  - ➢ 10.2.e vraagt wat het doorrekenen van de dienstregeling precies behelst.
  - ➢ 10.2.e antwoordt dat bij iedere wijziging ten opzichte van het production plan, het systeem de impact daarvan doorrekent voor alle ritten van alle treinen in het production plan tot het einde van de dag.

3. **Rondvraag**
    - Geen vragen.