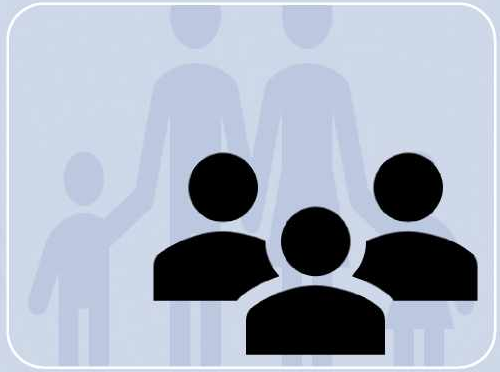
CBTC propositie voor juli – september 2021

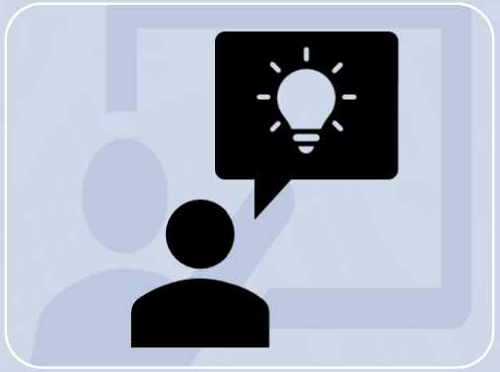


Reiziger

Huidige dienstregeling

Vaste voertuiglengte spits en dal, met mogelijk extra uitval

Mogelijk minder rijcomfort

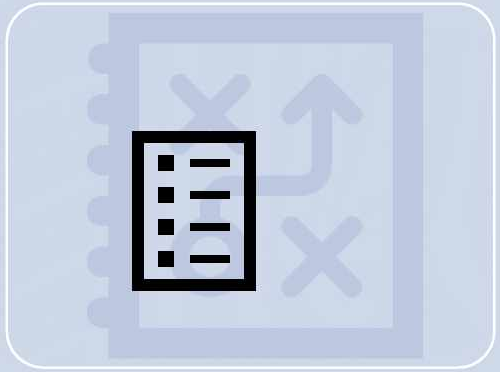


Informatie

Reisinformatie correct op borden en planners -

Bij grote vertragingen reisinformatie sterk verbeterd.

Analyse van werking patch is nog gaande.



Workarounds /beperkingen

Aangepaste procedure (ont)koppelen en opstellen Inzet opstartteams.

Uitruk na testnachten

Uitval onder CBTC hoger dan normaal

Punctualiteit onder CBTC lager dan normaal



Financieel

Rangeeractiviteiten

Handelingen opstart/opstart teams-

Verhoging uitval

Verlaging punctualiteit

Assentellerresets

Propositie exploitatie en reisinformatie

Onderwerp	Oorspronkelijk	Reden aanpassing	Aangepast
Geplande frequentie	Conform overeengekomen zomer dienstregeling vanaf 11 juli t/m 21 augustus: • Week Spits 5x per uur • Week Dal 5 x per uur • Wkd overdag 4 x per uur • NZL 8 x per uur (spits/dal) Er wordt gereden met oorspronkelijke rijtijden.	In de praktijk kunnen Rijtijden tijdens GI-dagen niet gehaald worden Rijtijden worden vooralsnog niet aangepast.	Extra bestuurders en extra overstappen om de gevolgen van de vertragingen voor het personeel te beperken. **Zomerdienst: (11 juli t/m 21 augustus)** Week- en wkddag: 22,0 uur extra **Winterdienst: (tot en met 10 juli en vanaf 22 augustus)** Weekdag: 26,5 uur extra Weekenddag: 19,0 uur extra
Op- en afbouw spits	Conform vigerende dienstregeling	Geen	nvt
26 treinen voor de lijnen 50/51/53/54 en 7 treinen voor de NZL, dus 33 treinen in totaal.	Vigerende Zomerdienstregeling: 23 treinen voor de lijnen 50/51/53/54 en 7 treinen voor de NZL, dus 30 treinen in totaal.	In de 6 weken hoogzomer worden in principe alle treindiensten die gepland zijn met 3x S1/S2 uitgevoerd met 2x S1/S2. Bezetting voertuigen wordt gemonitord, indien noodzakelijk wordt in overleg weer opgeschaald naar setjes 3xS1/S2	nvt
GOA (Mate van automatisch rijden)	GOA2 (plus)	GOA2 is nog onvoldoende beproefd. Maar er wordt zoveel mogelijk GoA2 toe gepast tijdens de GIN-dagen.	nvt
Exploitatiewindow	05:00 t/m 1:00 werkdagen	Geen	Er wordt geen nadelig effect verwacht van CBTC op het nachtelijke onderhoudswindow.
Onderhoudszones	**Onderhoudszone** Maximaal de lengte van 1 metrovoertuig.	Het gebruik van Werkzones creëert een grotere onttrekking van de exploitatie dan onder VLSM. Overdag geeft dat een aanmerkelijke beperking op de exploitatie.	Impact is nog niet duidelijk in beeld
Lijnvoering	Volledig beschikbaar	Geen	nvt
Reisinformatie Normaal bedrijf *(inclusief kleine vertragingen en losse uitgevallen ritten)*	DRIS, 9292, Open OV, GVB website KPI betrouwbaarheid = 95%	Software Fix doorgevoerd. Wordt nog gemonitord	Tussen de 90 – 95%
Reisinformatie Verstoord bedrijf & calamiteiten bedrijf	DRIS, 9292, Open OV, GVB website KPI betrouwbaarheid= 95% KPI Klanttevredenheid = 6	Onvoldoende beeld van situaties voor global holds. Rapportagebestand was vaak niet beschikbaar.	Tussen de 90 – 95%

Propositie rapportage en verantwoording

Onderwerp	Oorspronkelijk	Reden aanpassing	Aangepast / toelichting
Operatie/ concessie eisen	- **Uitval** (de niet gereden dkm t.o.v. geplande dkm), concessienorm 0%. Voor L52 (S&C) in 2019 kwam deze gemiddeld uit rond de 0,5%.: - **Vertrekpunctualiteit**): concessienorm 93% - **Lijnpunctualiteit**: concessienorm 90% - **Overstap van de Madeweg**: 85%	**Uitval:** Door de (ont)koppel problematiek, CTC en badkuipkromme. **Beschikbaarheid materieel** Verhoogde uitval van materieel tijdens GI-dagen, waardoor beschikbaarheid onder druk komt te staan. **Vertrekpunctualiteit:** Om vertrekpunctualiteit te ondersteunen, en treinen te geassocieerd klaar te zetten is een opstartteam noodzakelijk op elke 1e GIN dag. **Verstoord bedrijf:** Beperkte optimalisatie in bijsturingsmogelijkheden (degraded mode nog niet afdoende opgeleverd) **Overig**: opstel- en (ont)koppelmethodiek, opstartinspanning impact op huidig tijdverloop	**Uitval:** +0,5-5 % niet gereden DKM's **Beschikbaarheid materieel** Op aaneengesloten GI-dagen loopt de BD stand regelmatig op naar 35-42 voertuigen. Dat leidt tot een totale uitval van boven de 5%. **Vertrekpunctualiteit BN**: 65%-85% **Lijnpunctualiteit**: 75%-90% **Overstappunctualiteit MDW:** 20 – 65% **Verstoord bedrijf** afhandeling wordt ondersteund maar met beperkte efficiëntie. Degraded mode wordt nog nader onderzocht. **Overig**: naar verwachting meer tijd nodig voor opstel –en (ont)koppelproblematiek. Maar is afhankelijk van het effect van baseline 5.2 **Wijze van rapportage**: maandelijkse rapportage via concessiebeheerders
Baaninfra en materieel beschikbaarheid	Conform BORI: Rapportage B&O - Beschikbaarheid Infra Baan (%), norm 99,9% - Beschikbaarheid voertuigen (%), norm 88%	**Infra:** - Infra soms niet beschikbaar door Global Hold in ATS - Balises (minder location loss door verhoging) - Assentellers bezet (nu handmatige reset) - BRN netwerk. (communication loss) **Materieel**: beschikbaarheid reserve onderdelen (zelfde actie als boven) en verhoogde functiehersteltijd (inleereffect)	**Infra** - Beschikbaarheid infra: -0,2 – 0,5% - Alstom werkt aan een oplossing ATS. - Schoonrijden Assentellers als oplossing wordt getest. - Antennes worden ver- en bijgeplaatst **Materieel:** beschikbaarheid is vertaald in uitvaltoename prognose
Klanttevredenheid	Uitvoeringskwaliteit metro	Er is een mogelijkheid tot verminderd rijcomfort als gevolg van remmingen	Uitvoeringskwaliteit: niet meetbaar voor commerciële validatie.

Vervolg

- Uitrollen nieuwe baseline 18 juli
- Doorstarten Gefaseerde Ingebruikname vanaf 25 juli
- Op basis van voertuig en systeemanalyses verder aanscherpen en mogelijk aanpassen
- Verwerken van inzicht met betrekking tot opstelproblematiek (werkwijze->impact vaststellen)
- Herijken propositie eind september 2021