Concept verslag BT Metro 10 juni 2021

Deelnemers:	Wethouder De Vries (voorzitter) Mevrouw Ruigrok (portefeuillehouder DB) 10.2.e (GVB) 10.2.e (programma S&C) 10.2.e (Vervoerregio) 10.2.e (Metro en Tram) 10.2.e (Verslag)
Afwezig:	Mevrouw De Vries (Vervoerregio) 10.2.e (Bestuur en Organisatie) 10.2.e (Metro en Tram) 10.2.e (Vervoerregio)
Datum:	Donderdag 10 juni 2021
Tijd:	14:45 – 15:30
Locatie:	MS Teams

1. Actualiteiten / Mededelingen

10.2.e .

- 10.2.e geeft aan dat er gisteren (9 juni) een storing is geweest. Gisteren werd niet onder CBTC gereden maar onder het oude systeem. We weten nog niet wat de oorzaak is. Gelukkig was de storing 's avonds laat op een moment met weinig reizigers.

2. Concept verslag Bestuurlijk Team Metro d.d. 29-04-2021

- Er zijn geen opmerkingen bij het verslag.

3. Actualiteiten S&C / Voortgang van gefaseerde ingebruikname CBTC

Toelichting 10.2.e *a.d.h.v. bijgevoegde en gepresenteerde sheets:*

- 10.2.e legt uit dat er een patroon in de verstoringen zit. Het systeem voert complexe berekeningen uit op het moment dat er vertraging optreedt. In een aantal uitzonderlijke situaties gaat er iets fout in de berekeningen waardoor alle 'rekenkracht' van het systeem wordt gebruikt en de werkstations van de verkeersleiders vastlopen. De oplossing is het systeem resetten, dat kost 15 minuten, en vervolgens opnieuw opstarten van de dienstregeling. Doordat er een opbouw zit in de belasting van het systeem kan het tijdig worden gesignaleerd. Daardoor kan enigszins worden gepland wanneer de reset wordt uitgevoerd en alternatief vervoer worden klaargezet.
  - Ruigrok geeft aan dat 15 minuten te overzien is, en vraagt waarom alternatief vervoer nodig is.
  - 10.2.e antwoordt dat na 15 minuten de dienstregeling opnieuw kan worden opgestart, maar het vervolgens nog 3 kwartier duurt voordat de dienstregeling

weer stabiel is. In de tussentijd is daarom alternatief vervoer nodig. Op dit moment wordt er onderzocht of er naast tussen Noord en Amsterdam CS nog andere locaties zijn waar extra alternatief vervoer wenselijk is in geval van storingen.

- 10.2.e geeft aan dat er naast de verstoringen ook problemen zijn met de beschikbaarheid van het aantal voertuigen. Er blijkt veel uitval te zijn tijdens CBTC dagen waardoor er bij achtereenvolgende CBTC dagen steeds minder beschikbare voertuigen overblijven. Er wordt veel aandacht besteed aan het inzichtelijk krijgen van de verschillende oorzaken en mogelijke oplossingen van de voertuigproblematiek. Hiervoor is samen met Alstom een taskforce ingericht.
  - Ruigrok vraagt of het nodig is om op bestuurlijk niveau het gesprek met Alstom aan te gaan.
  - 10.2.e antwoordt dat dat op dit moment niet nodig is.

- 10.2.e geeft aan dat een succesvolle in gebruik name van CBTC valt of staat met het vertrouwen van de organisatie in het systeem. Om die reden intensiveren we de interne communicatie, bijvoorbeeld door middel van het S&C journaal.

- 10.2.e geeft aan dat er in het DO een continue afweging plaatsvindt tussen zorgvuldigheid (o.a. pas doorgaan met gefaseerde ingebruikname als oorzaak van eerdere verstoringen is verholpen) en voortvarendheid (veel oefenen en verschillende situaties tegenkomen).

- 10.2.e benadrukt dat de grootste bottleneck de druk op de organisatie is. Het schakelen tussen twee systemen vergt veel capaciteit en energie van de organisatie. Dat is een motief om zo snel mogelijk veel dagen achter elkaar met CBTC te gaan rijden. Anderzijds kunnen verstoringen het vertrouwen in het systeem ondermijnen, wat een motief is om te temporiseren.

- 10.2.e legt uit dat als besloten wordt om te temporiseren, dat ook gevolgen kan hebben voor andere projecten. De werkzaamheden voor Zuidasdok kunnen ook onder het oude systeem worden uitgevoerd, dat heeft wel extra kosten tot gevolg. Voor de introductie van M7 zijn de gevolgen groter. Het omschakelen naar CBTC kost tijd, welke afgaat van de al korte tijd die beschikbaar is om 's nachts te testen met M7. Indirect kan temporiseren dus leiden tot vertraging in het M7 testprogramma.
  - Ruigrok vraagt of er nu nog gestuurd wordt op het niet meer terugschakelen naar het oude systeem in augustus.
  - 10.2.e antwoordt dat daar voorlopig op wordt gestuurd, maar dat niet zeker is of dat haalbaar is in verband met het aantal beschikbare voertuigen.

- 10.2.e geeft aan dat de overeenkomst met Zuidasdok voor het doorbelasten van gemaakte kosten bijna rond is. Het gaat om ongeveer 10.2.b 10.2.b
  - Ruigrok vraagt hoe het resterende tekort van 10.2.b 10.2.b wordt gedekt.

- 10.2.e antwoordt dat de CFO's daarvoor een voorstel gaan maken. Het is daarbij van belang dat we niet alleen kijken naar het huidige tekort van het Programma S&C, maar ook de kosten voor andere projecten en de structurele kosten voor het in stand houden van het systeem mee te nemen.

- Ruigrok vraagt hoe de kosten voor S&C worden verdeeld tussen de partijen.
  - De Vries reageert dat grote wijzigingen moeten worden gedekt door de projecten waarvoor de wijzigingen worden gemaakt. Dagelijks onderhoud en het doorvoeren van kleine wijzigingen vereisen een structureel budget. Voor het huidige tekort op het programmabudget doen de CFO's tijdig een dekkingsvoorstel.

- De Vries benadrukt de behoefte om duidelijkheid te krijgen over een eventueel nieuw tijdpad.
  - 10.2.e reageert dat de komende weken zullen uitwijzen of het wenselijk is om het tijdpad te wijzigen.
  - 10.2.e geeft aan dat er een afweging plaats moet vinden of je niet volledig overstapt op CBTC terwijl daar nog een aantal beperkingen aan vastzitten. We zouden ervoor kunnen kiezen dat bepaalde punten pas later worden opgelost, we moeten dan onderzoeken wat de gevolgen ervan zijn, en beoordelen of die acceptabel zijn.
  - De volgende afspraken worden gemaakt:
    I) Voordat het vigerende tijdpad wordt aangepast wordt dat voorstel eerst in het Bestuurlijk Team Metro behandeld.
    II) Voordat het vigerende tijdpad wordt aangepast vragen we een advies aan het Commissariaat Civiele Constructies.

- 10.2.e geeft aan dat de datum waarop het oude systeem wordt verwijderd eigenlijk niet relevant is voor de buitenwereld. Als het goed is zijn we tegen die tijd al volledig overgestapt op CBTC en merken zij er niks van.
  - Ruigrok reageert dat het niet zozeer voor de reizigers van belang is, maar dat het wel een moment is van decharge voor onze eigen organisatie. We moeten vaststellen aan welke eisen het systeem moet voldoen om decharge te kunnen verlenen.
  - De Vries beaamt dit en stelt voor om:
    I) Vast te stellen aan welke criteria het systeem moet voldoen om te starten met de uitfasering van ZUB/VLSM.
    II) Een tijdpad uit te werken waarin perspectief wordt gegeven op wanneer nog openstaande restpunten kunnen worden opgelost.

- 10.2.e stelt voor de communicatiestrategie iets bij te stellen en actiever zelf te communiceren en te reageren op berichten in de pers.
  - De Vries is geen voorstander is van reageren op berichtgeving. Wel zouden we duidelijker kunnen communiceren of een storing wel of niet CBTC gerelateerd is. Als dat wel het geval is, dan kunnen we dat in de initiële berichtgeving beter in perspectief zetten. 10.2.e geeft aan dat dit lastig is omdat de berichten vanuit GVB gericht zijn op de gevolgen voor de reiziger.

4. Kwartaalrapportage Q1-2021 S&C (inclusief financiën)

- Ruigrok benadrukt snel inzicht te willen verkrijgen in de kosten gerelateerd aan de introductie van CBTC, met name de kosten na 2021.

5. Vraag Regioraad 10.2.e

- 10.2.e geeft aan via VRA collega's een vraag doorgestuurd te hebben gekregen die in de Regioraad is gesteld door 10.2.e 10.2.e Deze vraag betrof of er sprake was van 2 CBTC systemen die aan elkaar gekoppeld moeten worden. Dat is niet het geval. De Vries vindt het concept antwoord te uitgebreid. 10.2.e gaat het antwoord op de vraag aanscherpen.

6. Rondvraag

- De Vries vraagt hoe het beheer van het CBTC systeem in de toekomst wordt belegd.
  - 10.2.e antwoordt dat het beheer van CBTC wordt opgenomen in het nog op te richten Railinfra Bedrijf (RIB). De strategische aansturing wordt gedaan door de VRA, zij geven een opdracht aan het RIB. Er wordt een nieuwe afdeling opgericht binnen het RIB waarbij het streven is de huidige teamleden van het Programma S&C hierin onder te brengen. Zo borgen we de continuïteit in de verdere ontwikkeling van het systeem.