Status STS-passages Keolis op routes Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede

Inleiding

Na het aanbesteden voert Keolis sinds 10 december 2017 de dienstregeling uit op de routes Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede. Sindsdien hebben er negen Stop Tonend Sein passages (STS'en) plaatsgevonden (machinist reed door rood sein). Zeven daarvan vonden plaats op het traject Zwolle-Enschede en twee op een ander traject: Zutphen-Hengelo, dat geen deel uitmaakt van de hierboven genoemde concessie. Dit is naar rato van het aantal treinkilometers van Keolis veel, dit geldt voor beide trajecten. De STS'en verschillen qua oorzaak niet veel met STS'en die andere vervoerders veroorzaken. Niet iedere STS levert gevaar op, maar STS'en zijn potentieel risicovol. De inspectie en spoorbranche werken er al jaren aan om de trend omlaag te krijgen. De laatste jaren is het jaarlijks aantal STS'en gedaald tot iets boven de 100 (100 in 2015 en 2016, en 105 in 2017).

Resultaten van de analyse
Keolis analyseert, zoals elke vervoerder die een STS veroorzaakt, de feiten en omstandigheden van de STS'en. De inspectie houdt hier toezicht op. De analyse leert dat de directe oorzaken divers zijn en dat er geen directe oorzaak is die alle STS'en kan verklaren. Wel blijkt dat het vertrekproces een kwetsbaar onderdeel is, machinisten letten te weinig op de seinen, vertrouwen teveel op de ATB en interpreteren ATB-ingrepen soms verkeerd.
De combinatie van nieuw materieel, nieuwe machinisten, nieuwe routes, een korte implementatietijd, een snelle, sterke groei van de Keolis-organisatie, recente infrastructurele wijzigingen en beperkingen vergen veel van de operatie. Dit doet zich kennelijk gelden als de druk te hoog oploopt bij verstoringen, zoals bijvoorbeeld langdurige, hevige sneeuwval, omleidingen en vertragingen.
Dat er naar rato ook veel STS'en plaatsvonden op een traject dat niet nieuw is voor Keolis (Zutphen-Hengelo) valt te verklaren uit het feit dat de organisatie met de instroom van circa vijftig onervaren machinisten in korte tijd een zeer sterke groei heeft moeten realiseren.

Datum en plaats	**Achtergrondinformatie**	**Risico-inschatting van ILT**
11 December 2017, Enschede	Trein heeft bij aankomst te Enschede vertraging.	laag
18 December 2017, Zwolle	Trein op rit problemen met ATB, hevige sneeuwval en slecht zicht. Machinist interpreteert ATB-informatie verkeerd en twijfelt daardoor of het sein wel voor machinist is.	laag
29 December 2018, Goor	Machinist krijgt een omleidingsroute en daarna een remstoring. Daarom zet de treindienstleider in overleg met machiniste het sein weer op rood. Na het verhelpen rijdt de machinist weg, maar onder de tijdsdruk realiseert de machinist dat het sein inmiddels op rood is gezet.	Gevaarpunt[1] bereikt.
13 Januari 2018, Almelo	Machinist was afgeleid. Machinist had opdracht gekregen kilometerbordjes en gedrag van de trein in kaart te brengen. Zocht te lang naar km-bordjes (ontbraken er veel) en nam sein daardoor te laat waar.	Gevaarpunt bereikt.
12 maart 2018, Hengelo	Treindienstleider geeft toestemming te gaan rijden, maar de machinist realiseert zich niet dat de toestemming slechts geldt voor een kort stuk van de voorgenomen route (deelrijweg) en rijdt door rood.	Gevaarpunt bereikt.
15 Maart 2018,	Machinist is afgeleid. Vertrekprocedure niet juist	Gevaarpunt

[1] Gevaarpunt: het punt waarop in theorie risico ontstaat.

Enschede	uitgevoerd. Machinist handelde vanuit vertrouwd verwachtingspatroon.	niet bereikt.
23 Maart 2018, Hengelo	Machinist verwachtte op een ander spoor te gaan rijden. En was tevens afgeleid door vele reizigers op perron die met de rug naar zijn trein toe stonden waarvoor machinist ter waarschuwing twee maal moest typhoneren.	Komt in wissel tot stilstand. Gevaarpunt bereikt.
13 April 2018, Enschede.	Afleiding voor vertrek. Vertrekprocedure niet juist uitgevoerd.	Gevaarpunt niet bereikt.
3 mei 2018, Hengelo	Machinist staat door lengte van de trein dicht op het sein, waardoor deze niet goed zichtbaar is. Afleiding door storing in de stroomvoorziening van de trein. Machinist vertrekt zonder naar sein waar te nemen. ATB VV grijpt in, maar machinist interpreteert deze verkeerd.	Wissel open-gereden.

Maatregelen van Keolis in de afgelopen periode

Keolis neemt de STS-passages serieus en heeft de volgende acties ondernomen:

- Keolis heeft een extern adviesbureau gevraagd om onderzoek te doen naar de STS'en en de verstorende factoren in de dienstregeling en een advies uit te brengen;
- Keolis Frankrijk, het moederbedrijf, is ook een onderzoekt begonnen naar de oorzaken
- Keolis heeft een trendanalyse uitgevoerd op de STS-passages;
- Elke machinist die een STS-passage veroorzaakt ondergaat een vigilantietest (of onoplettendheid), daarna wordt bepaald of de machinist nog alert genoeg is voor zijn werk;
- Drie machinisten rijden op dit moment niet meer;
- Nieuwe machinisten krijgen een toets door ervaren machinisten en extra begeleidingen door vakinhoudelijk leidinggevende;
- Keolis zet niet meer dan zeven 'bakken' (treindelen) in op traject Zwolle-Enschede, omdat de treinlengte bij één van de STS'en een rol speelde;
- Keolis levert de komende tijd extra inspanning voor het begeleiden en instrueren van machinisten. Keolis heeft een vakinhoudelijk leidinggevende geheel vrijgemaakt om alle machinisten te begeleiden. Hij zal in de praktijk coachen en onder andere aandacht schenken aan het vertrekproces. Hij zal toezicht houden op het naleven van de procedures;
- Keolis treft maatregelen om de vigilantie (of oplettendheid) van de machinist voor seinen te verhogen. Onder andere is het vertrekproces aangepast.

Maatregelen van de inspectie in de afgelopen periode

Verhoogd risico bij start van een nieuwe operatie na winnen concessies
De inspectie heeft reeds eerder geconstateerd dat het opstarten van een nieuwe operatie na het verwerven van een concessie een verhoogd risico met zich mee brengt. Dat zag de inspectie namelijk al bij de opstart van eerdere concessies Daarom houdt de inspectie in een vroeg stadium toezicht op de veilige opstart van een nieuwe concessie. Dat heeft zij bij Keolis ook gedaan.

Inspectie voerde voor de start meerdere gesprekken over risicobeheersing
De inspectie heeft in de aanloop naar de start van de nieuwe Keolis-operatie extra toezicht gehouden op de voorbereidingswerkzaamheden van Keolis. Zes maal heeft de inspectie vooraf gesprekken gevoerd met Keolis, met als onderwerp risico-identificatie en –beheersing. De inspectie vond zoveel gesprekken nodig, omdat Keolis de risico's vooraf onvoldoende gestructureerd analyseerde en beheerste. Tevens voerde de inspectie een audit uit op de opleiding van machinisten. Hierover was de inspectie tevreden.

Tijdens de start praktijkinspecties uitgevoerd
De inspectie heeft tijdens de eerste dagen na de start van de concessie meerdere inspecties uitgevoerd op de nieuwe trajecten. De inspecteurs beoordeelden onder andere het handelen van machinisten, controleerden hun bevoegdheden en opleidingsniveau en letten op STS-risicofactoren.
Verder voerde de inspectie op 12 januari en 26 maart een gesprek met de directie van Keolis over risicobeheersing en de analyse van de incidenten tot dan toe. Ook in mei heeft een dergelijk gesprek plaatsgevonden.

Na de start aandacht voor STS-passages
Over ieder individueel incident levert Keolis aan ILT de feitelijke informatie en de analyse van die gegevens, zoals iedere spoorvervoerder dat doet. ILT bewaakt dat die informatie en analyse gemaakt een geleverd wordt. De ILT bepaalt op basis van die informatie of aanvullende actie van Keolis of ILT nodig is. Dat is tot nu toe bij de incidenten van Keolis niet het geval geweest.

In mei zijn door de ILT gesprekken gevoerd over het terugdringen van het aantal STS passages. Op 6 juli 2018 zal de inspectie een vervolggesprek hierover voeren. Dan zal namelijk het onderzoek van het externe bureau dat Keolis heeft ingehuurd zijn afgerond. Dan wil de inspectie graag met Keolis in gesprek over de conclusies en de maatregelen die zij daaraan verbindt.

In het algemeen is de conclusie van de inspectie:
- Dat Keolis voldoende aandacht geeft aan het analyseren van de individuele STS'en en het treffen van maatregelen naar aanleiding daarvan,
- Door Keolis geanalyseerd wordt welke problemen aan de basis liggen van het betrekkelijk hoge aantal STS'en. Indien in juli blijkt dat naar aanleiding hiervan door Keolis maatregelen getroffen moeten worden dan zal de inspectie erop toezien dat deze maatregelen getroffen worden.
- Dat zij zorg heeft over:
    - De tijdsdruk die er in het algemeen is bij spoorwegondernemingen, omdat de tijd tussen het verwerven van een concessie en de start ervan kort is. Met name is dit het geval als grote hoeveelheden nieuwe machinisten geworven moeten worden, zoals dat bij Keolis het geval was. Zij ziet dit vooral in gevallen waarbij vervoerders de exploitatie over nemen van NSR.
    - Het gebrek aan aandacht en focus bij spoorwegondernemingen om in een vroegtijdig stadium, in gezamenlijkheid (inclusief de beheerder van de spoorweginfrastructuur) ook bij de start van een nieuwe concessie op gestructureerde wijze vooraf risico's te analyseren en te beheersen.
    - De tijdigheid waarmee de spoorweginfrastructuur gereed is voor de start van een nieuwe concessie.

Daarnaast is het volgende van belang:
- ILT voert op dit moment onderzoek uit naar de vakbekwaamheid van machinisten. Onderzocht wordt de aanname, inhuur, opleiding en vakinhoudelijke begeleiding van machinisten bij een representatief deel van de spoorvervoerders. In dit onderzoek wordt tevens betrokken tegen welke problemen spoorvervoerders aanlopen bij de start van een nieuwe concessie. De rapportage van dit onderzoek zal naar verwachting in het derde kwartaal aan uw kamer worden gezonden.
- ILT zet zich actief in om erop toe te zien dat de juiste maatregelen getroffen worden om het aantal STS passages en het risico ervan terug te dringen. Dat doet zij vanuit het besef dat niet iedere STS passage gevaar oplevert, maar wel in potentie risicovol is. Daartoe verricht ILT veel activiteiten.