



NS

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de Staatssecretaris, mevrouw W. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Hoofdgebouw IV
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Datum 17 september 2014
Ons kenmerk TH/JM/2014/036
Onderwerp Invulling aanbevelingen ADSE-rapport

Telefoon 030 - 235 36 47
Telefax 030 - 235 34 54

Zeer geachte mevrouw,

Door middel van deze brief informeer ik u over de acties die NS treft (of inmiddels heeft getroffen) naar aanleiding van de door ADSE uitgevoerde audit in relatie tot de verwerving van het nieuwe materieel 'Intercity Nieuwe Generatie' (ICNG). Dit naar aanleiding van uw toezegging aan de Kamer in het AO HSL/Fyra van 11 september jl.

Context

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het proces en de resultaten van de studiefase naar de verwerving van nieuwe Intercity materieel laten onderzoeken door middel van een onafhankelijke (door ADSE uitgevoerde) audit.

In de hoofdconclusie van deze audit is opgenomen dat er vertrouwen is in de diepgang en volledigheid van de huidige aanpak van het project. Gelijktijdig is een aantal opmerkingen geformuleerd voornamelijk omtrent de corporate governance en de borging van projectmanagement en documentatie op het niveau van het programma. In het AO van 11 september jl. zijn vragen gesteld omtrent de implementatie van Lessons Learned Fyra/V250.

Onderstaand ga ik in op de acties die naar aanleiding van het ADSE onderzoek in gang zijn gezet specifiek in relatie tot ICNG, waarmee bovenstaande opmerkingen en vragen zullen worden beantwoord.

Lessons learned Fyra/V250

Bij het opzetten van de aanbesteding van Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) heeft NS zich laten leiden door uitgangspunten volgend uit de *lessons learned* van eerdere projecten als SLT, SNG en ook het V250-project.

Voor borging van lessons learned en best practices en het versterken van het risicobewustzijn bij management van projecten en programma's is de afdeling Quality- en Riskmanagement opgezet. Deze afdeling maakt onderdeel uit van de voor het materieelbeleid verantwoordelijke afdeling NS Reizigers Materieel & Energie (NSR M&E). Een riskmanager van deze afdeling ondersteunt het ICNG programma.

Zoals reeds aangegeven in onze brief over de studiefase ICNG (kenmerk TH/JM/027 van 19 juni jl.) zijn belangrijke elementen in de *lessons learned*:

- *Maak gebruik van bewezen technologie en beoordeel potentiële leveranciers vroegtijdig in het proces op de beschikbare kennis;*
In de fase van Request for Information (RFI: de start van een aanbesteding) vindt selectie van potentiële leveranciers plaats. In deze fase weegt “Technical and Professional competence” voor 75% mee over het totaal aan wegingscriteria (dit naast minimum eisen en exclusie criteria).
In deze fase zullen tevens, t.b.v. toetsing en verificatie van ingediende documenten, potentiële leveranciers worden geauditeerd en referenties worden geverifieerd.
- *Bied keuze aan reizigers in termen van verschillende treindiensten.*
De aanbesteding richt zich op materieel dat multi-inzetbaar is. Dus zowel op het conventionele Hoofdrailnet als op de Hogesnelheidslijn kan rijden. Hiermee kan NS haar ambitie die besloten ligt in onder meer de Implementatie HSL-aanbod (meer steden verbinden, meer keuze bieden aan reizigers) alsmede ambities uit de LTSA (o.a. groei door hogere frequenties) gestand doen.
- *Schaf geen klein en daarmee kwetsbaar materieelpark aan.*
Het materieel moet als ‘park’ in exploitatie worden genomen. Dit genereert voordelen van ‘economy of scale’. Niet alleen is sprake van doelmatige exploitatie, onderhoud en beheer, maar tevens wordt specialistische kennis opgebouwd bij de leverancier en onderhoudsorganisatie waardoor risico’s worden beperkt.

Naast bovenstaande zijn de projectmanagers en specialisten die momenteel bezig zijn met de aankoop van nieuw sprintermaterieel (Sprinter Nieuwe Generatie: SNG) betrokken bij het ICNG programma om tevens ‘best practices’ en kennisoverdracht te waarborgen.

Governance, standaardisatie en vastlegging documentatie

Er is een directe rapportagelijng ingericht vanuit de programmadirecteur ICNG naar de NS-directie (CFO). Hiermee zijn verantwoordelijkheden voor de aanbesteding nadrukkelijker verankerd op directieniveau. Dit past bij de vereenvoudigde topstructuur die onlangs is ingevoerd.

In het ADSE rapport staat beschreven dat genomen besluiten worden vastgelegd, maar dat de overwegingen en discussies voorafgaand aan het besluit vollediger vastgelegd kunnen worden om in de toekomst hierop terug te kunnen grijpen.

Diverse beheersmaatregelen zijn ingezet ter verbetering;

- De NS-afdeling Corporate Audit is op het programma aangesloten, waardoor periodieke toetsing op procesgang en projectresultaten zal plaatsvinden.
- Binnen de afdeling NSR M&E is een hoofd Project Management Ondersteuning aangesteld die materieelprojecten ondersteunt onder meer op het gebied van (tools voor) projectbeheersing en structureren c.q. vastleggen van documentatie. Hierdoor zullen de traceerbaarheid en transparantie van besluitvorming bevorderd worden.
- Een Quality manager is aan het ICNG programma toegevoegd. Deze manager richt zich onder meer op de bewaking en implementatie van de verbeterpunten voor het programma volgend uit het ADSE rapport.



Ons kenmerk TH/JM2014/036

Pagina 3/3

Ik ga ervan uit dat ik u hiermee een goed beeld heb geschetst van de wijze waarop NS omgaat met de resultaten van de audit door ADSE op het proces van aanschaf van de Intercity Nieuwe Generatie.

Met vriendelijke groet,

Timo Huges