

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 1 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer De Leeuw (algemeen projectmanager Fyra namens NS Financial Services en NMBS), die wordt bijgestaan door de heer Van der Burg.

Aanvang: 14.00 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer De Leeuw de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer De Leeuw. U was van oktober 2004 tot het einde, met een korte onderbreking, algemeen projectmanager van het Fyra-project, het project V250. U was dat in opdracht van twee aankopende partijen: de Nederlandse partijen -- strikt genomen NSFSC, maar in het verlengde daarvan ook HSA -- en de Belgische spoorwegmaatschappij. In die rol onderhield u het contact met AnsaldoBreda voor de opdrachtgevers. In dit verhoor hebben wij vragen aan u over uw rol en over de werkzaamheden die u hebt verricht in het Fyra-project, dat wij op verschillende momenten ook wel aanduiden als het V250-project. Zoals gezegd: u bent lange tijd bij dat project betrokken geweest als algemeen projectmanager. Dat wordt ook wel afgekort: de APM. In die rol begeleidde u de uitvoering van een koopovereenkomst tussen enerzijds AnsaldoBreda en anderzijds NSFSC en de Belgische spoorwegmaatschappij, de twee opdrachtgevers. Op welke aspecten moest u AnsaldoBreda vooral aansturen?

De heer **De Leeuw**: De opdracht was: ervoor zorgen dat AnsaldoBreda het contract zou uitvoeren.

De **voorzitter**: Kunt u daar iets meer over zeggen?

De heer **De Leeuw**: Het contract is redelijk breed. Er zijn een hele hoop aspecten. Men moest een aantal deliverables leveren en uiteindelijk ook treinen. Daar heb je een heel proces voor nodig om daartoe te komen. Die processen moesten gevolgd worden. Toen ik kwam, was er al een organisatie met verschillende deelprojectleiders: kwaliteit, techniek en commercie, maar ook onderhoudsvorbereiding. Zo was het team opgesteld om op de verschillende facetten de gesprekspartner van AnsaldoBreda te zijn. Die teams werden bemenst door aan de kant van NSFSC mensen van NedTrain Consulting en later van Lloyds maar ook van NedTrain voor de onderhoudsvorbereiding. De teams waren dubbel bezet, zowel Nederlands als Belgisch, want ook van de NMBS waren mensen in de teams opgenomen.

De **voorzitter**: Op welke aspecten stuurde u vooral? Waren dat juridische aspecten of financiële aspecten? Hoe moet ik dat zien?

De heer **De Leeuw**: Minder op financiële aspecten. Ik moest mij houden aan de kaders van het contract. Dat was mijn opdracht. Ik kon dus geen buitencontractuele afspraken maken. Ik stuurde vooral op realisatie van het contract. Dat houdt in dat die deliverables er zouden komen, dat het ontwerp van de trein er zou komen en dat de treinen uiteindelijk gebouwd zouden worden en afgeleverd zouden kunnen worden, maar dan wel strikt binnen de contractuele kaders. Het was dus belangrijk om te blijven waarborgen dat de positie van de awarding authorities, zoals NMBS en NSFSC samen werden genoemd in het contract, werd behouden.

De **voorzitter**: Ging u ook over financiële aspecten? Nam u ook financiële besluiten?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat heel veel besluiten en zaken die je bespreekt, uiteindelijk wel een financiële implicatie hadden, maar ik moest binnen de financiële kaders van het project en van het contract blijven. Als er contractafwijkingen waren of als er bijvoorbeeld extra wensen kwamen waaraan kosten waren verbonden -- dat heet in het contract "a request of change" of RFC -- legde ik die voor aan mijn stuurgroep, die uit mijn opdrachtgevers bestond. Dan werden daar besluiten over genomen. Daar kon ik zelf geen besluiten over nemen.

De **voorzitter**: Had u bijvoorbeeld een rol op het punt van boetes en meerwerk?

De heer **De Leeuw**: Nee, strikt niet, want dat was echt iets wat de opdrachtgevers deden. Onder meerwerk versta ik de zojuist genoemde RFC's, dus extra activiteiten of wijzigingen aan de trein. Overleg en overwegingen over boetes vonden vrijwel altijd ofwel in Ierland -- ik had natuurlijk ook veel contact met mijn opdrachtgever in Ierland -- ofwel bij NMBS plaats.

De **voorzitter**: U keek dus vooral of het contract op de juiste wijze werd uitgevoerd. U noemde de term "deliverables". Kunt u die term een beetje duiden voor ons publiek? We proberen iedereen goed mee te nemen in dit verhoor.

De heer **De Leeuw**: Het contract bestaat uit een aantal fasen. Die leiden uiteindelijk van een ontwerp naar de productie van een trein. Feitelijk is een trein een deliverable, maar er waren meer dingen die geregeld moesten worden. Het onderhoud in de Watergraafsmeer moest voorbereid worden. Daarvoor moest AnsaldoBreda onderhoudsdocumentatie -- zeg maar: een gebruiksaanwijzing voor de trein -- aanleveren, maar ook special tools, speciale gereedschappen. Er moesten ook opleidingen worden gegeven aan machinisten, conducteurs en onderhoudspersoneel. Dat noemen we allemaal

"deliverables", die uiteindelijk ook als onderdelen van het contract geleverd moesten worden.

De **voorzitter**: Dat is helder; dank u wel. U had dus twee opdrachtgevers, NSFSC en de Belgische spoorwegmaatschappij. Dat is bijzonder: twee landen, twee bedrijven. Het was op een bepaalde manier geconstrueerd. Er was de Ierse dochter, NSFSC, en er waren de Belgen. Had u het idee dat de Belgen het op exact dezelfde manier deden of zag u verschil?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat dat enigszins ligt aan het niveau waarop je in de organisatie keek. Het was voor mij heel duidelijk dat in mijn stuurgroep de directieleden van NMBS, zeker van de afdeling Aankopen, er evenals de opdrachtgever NS Financial Services echt achter stonden dat er strak aan het contract werd gehouden. Ik zag dus weinig verschil op het punt van het principe van de aanpak. In de uitwerking, meer op deelprojectniveau, waar beide partijen -- voor het gemak: NS en NMBS -- ook vertegenwoordigd waren, zag je zeker in de aanvang wel wat discussie over hoe je dit moest aanpakken, zeker omdat hier een turnkeycontract achter lag. Dat was in de tijdsgeest van toen begrijpelijk, maar dat was voor beide partijen redelijk nieuw. Daarom waren daar discussies over: hoe moet je een designbeoordeling doen, hoe diep ga je daarin, doe je dat 100% of ga je alleen op bepaalde risicogebieden dieper op de materie in? Dat gold ook voor de voorbereiding van de kwaliteitsinspecties in de fabriek; daar vond dezelfde soort discussies plaats. Beide spoorwegmaatschappijen hadden ook een andere historie. NS was al iets verder in het denken over uitbesteden en dit soort contracten. Bij NMBS zag je iets meer behoudendheid.

De **voorzitter**: U duidt het verschil. Kunt u iets meer aangeven wat voor de specifieke partijen de invalshoek was? Hoe deed de Belgische partner dit anders dan NSFSC?

De heer **De Leeuw**: Ik herinner me bijvoorbeeld een discussie in de begintijd; misschien kan ik het daarmee duiden. Wij hadden een discussie over het

beoordelen van de ontwerpen, dus over de design reviews. Die discussie ging over de vraag of beide partijen alle systemen zouden moeten beoordelen. In het contract was niet voor niets een awarding authority gedefinieerd, zodat alles niet dubbel maar slechts één keer hoefde te gebeuren. Dat ging ook over vertrouwen tussen die partijen, dus tussen degenen die het namens NS beoordeelden en degenen die het namens NMBS beoordeelden. De technici moesten elkaar daarin natuurlijk wel vertrouwen. Uiteindelijk is die discussie geëindigd in een besluit om ieder eigen systemen te laten beoordelen. Er was dus een verdeling van de systemen. Ieder zou de beoordeling door de ander accepteren.

De **voorzitter**: Wij hebben begrepen dat het soms om zeer functionele eisen ging. Dan gaat het meer om beschrijven dat er aan iets moet worden voldaan en dan is het niet zozeer specifiek in de zin van: het moet zo. Als ik het, om het duidelijk te maken, heel eenvoudig maak: een jas moet kunnen worden opgehangen, maar je zegt niet waar het haakje moet komen; de functionaliteit moet er zijn. Dat is maar een heel klein voorbeeldje, maar dat kan misschien makkelijk worden gevolgd. Er waren dus functionele eisen en er waren wat meer specifieke eisen. Was daar nog verschil in? Wij hebben uit eerdere verhoren en uit de stukken begrepen dat er aan Belgische zijde misschien iets specifieker naar de eisen werd gekeken en dat aan Nederlandse zijde meer naar functionaliteit werd gekeken. Proefde u daar verschil in?

De heer **De Leeuw**: Heel algemeen bestond het contract uit een set specificaties, een dik pak papier. Dat was een samenstel van specificaties die van NS kwamen en van specificaties die van NMBS kwamen. Kijkend naar het karakter van die specificaties, waren de specificaties van NMBS wat meer technisch-inhoudelijk en waren de specificaties van NS, gelet op de ontwikkelingen in die tijd, al meer functioneel.

De **voorzitter**: Merkte u ook in uw contacten met de verschillende partijen dat zij anders aanstuurden en andere vragen aan u hadden?

De heer **De Leeuw**: Nee. In de aanloop naar nieuwe fasen, bijvoorbeeld de designbeoordeling, spraken wij steeds af hoe we dat zouden doen. In dit geval ging dat, toen nog, om NedTrain Consulting -- later Lloyd's -- en NMBS. Dan werd er afgesproken hoe dat werd aangepakt. Uiteindelijk is dat zo gebeurd dat AnsaldoBreda ontwerpvoorstellen moest voorleggen en dat wij daar ons oordeel over gaven, maar wij schreven daarbij niet voor hoe AnsaldoBreda iets moest maken. Daar zit volgens mij de kern van het verschil met functioneel specificeren: wat moet het kunnen of wat moet het deelsysteem kunnen en hoe maak je het? Wij waren vooral aan het toetsen op dat waarvan AnsaldoBreda een ontwerp had gemaakt, dus op het "hoe": was het plausibel dat daarmee de functie zou worden vervuld die in het contract stond?

De **voorzitter**: In het begin van dit verhoor zoomden we al even in op het feit dat u werkte voor twee verschillende opdrachtgevers en daarmee die opdrachtgevers dus samenvoegde. Er waren meer partijen; er waren best veel partijen. We hebben ons daar echt goed in moeten verdiepen. Er was HSA, degene die uiteindelijk het vervoer zou gaan doen, maar ook de Belgische partij deed het vervoer. Dan was er de onderhoudsorganisatie NedTrain. Er waren nog allerlei andere partijen; Lloyd's kwam erbij en er was de inspectie. Daarnaast waren er de overheden van twee landen, waarover wij ook al het een en ander hebben besproken in deze verhoren. Er was de infrastructuurbeheerder, ProRail, en in België Infrabel. Hoe was u in staat om al die belangen samen te brengen?

De heer **De Leeuw**: Ik was primair gefocust op het contract met AnsaldoBreda, want dat was mijn primaire opdracht. Om AnsaldoBreda in staat te stellen om dat te realiseren, was het echter nodig om in dat complexe landschap te acteren.

De **voorzitter**: Wat manage je dan? Dat lijkt mij lastig.

De heer **De Leeuw**: Ten eerste moet je inzicht hebben. U zei zelf dat u hebt gepuzzeld. Een van de eerste dingen die ik mij kan herinneren van toen ik

aan boord kwam bij dit project, was dat ik die verhoudingen maar eens schematisch weergaf. Ik sprak daar ook over met de teamleden: wie spelen er eigenlijk allemaal hier? Ik sprak daar ook met AnsaldoBreda over: houd er rekening mee dat op enig moment in een bepaalde fase deze partijen een rol gaan spelen. Het was dus vooral communiceren over de verhoudingen tussen de verschillende partijen. Voor AnsaldoBreda was het ook nodig om uit te leggen hoe het in Nederland zat, maar ook hoe het in België zat. Nog veel complicierter was dat de verschillende processen en partijen die een rol speelden, gedurende het project ook nog eens veranderden. Daar waar Railned in eerste instantie een soort toelatingsorganisatie was -- dat heette toen nog "het loket" -- werd dat later de IVW; nog later is dat de ILT geworden. Dat veranderde. In België gebeurde iets soortgelijks. Het was dus een complexe omgeving, met gedurende de tijd ook nog eens schuivende panelen.

De **voorzitter**: En dat moest allemaal gemanaged worden.

De heer **De Leeuw**: Ik hoefde dat niet te managen. Ik moest inzicht hebben in die structuur. Ik voelde mij vanuit mijn opdracht om ervoor te zorgen dat AnsaldoBreda kon realiseren wat zij moest realiseren volgens het contract, geroepen om AnsaldoBreda daarop attent te maken en daarbij te ondersteunen en ook om de deuren te openen bij partijen waar AnsaldoBreda voor bepaalde zaken moest zijn.

De **voorzitter**: De koper van de trein, de leasemaatschappij, was -- als we ons even richten op de Nederlandse situatie -- HSA, het speciale bedrijf dat was ingericht om het vervoer tot stand te brengen. De koper least dus een trein aan een vervoerder. Het zou kunnen zijn dat zij niet op alle momenten dezelfde belangen of dezelfde wensen hadden ten aanzien van het proces waarin de trein werd gebouwd. Kunt u daar iets over zeggen? Hebt u daarin bijvoorbeeld verschillen ervaren?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of u op iets specifiek doelt of op een bepaalde periode. Het gaat natuurlijk over een heel lange tijd. Ik kan mij dus

voorstellen dat zich in het begin andere zaken en situaties voordeden dan aan het eind. Ik denk dat de belangen primair dezelfde waren, in de zin dat er gewoon treinen moesten komen en dat die er snel -- of in ieder geval volgens de planning van het contract -- moesten komen. Er heeft wel veel discussie plaatsgevonden over verschillende zaken. Toen ik, volgens mij aan het eind van 2004, de eerste balans opmaakte van wat ik aantrof -- we hebben een contract; wat vind ik daarvan? -- was er al sprake van enige vertraging in de eerste ontwerpstappen van AnsaldoBreda. Ik kan mij herinneren dat ik mijn stuurgroep toen op de hoogte heb gebracht van een aantal risico's, waaronder bijvoorbeeld het hele stylingtraject. Ik vond in het begin dat er nogal onevenredig veel aandacht aan vormen, kleuren en styling werd gegeven. Dat heb ik gemeld aan mijn stuurgroep. Ik vond dat dat strakker in de planning moest, omdat wij zelf input moesten geven voor kleurstelling en uitvoeringsvorm, met name van interieur- en exterieurdelen. Ik vond dat wij op dat punt een risico liepen ten aanzien van de voortgang en dat wij sneller door dat proces heen zouden moeten, terwijl bijvoorbeeld HSA er veel belang aan hechtte om zo mooi mogelijke en zo goed mogelijke zaken voor de klanten te realiseren. Op dat punt kan ik mij nog wel een spanningsveld herinneren.

De **voorzitter**: U zegt dat u vooral de uitvoering van het contract managede, met als uiteindelijk doel dat u de treinen, de deliverables, wat breder zou beschrijven, zodat die allemaal goed in orde kwamen. Daarnaast wilde HSA natuurlijk graag dat die trein er zou komen. U zei daar iets over. Had u het idee dat HSA veel meer naar de treinen keek en dat het contractmanagement voor u misschien best complex was? Hebt u daar nog iets over gevonden in de periode waarin u APM was?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat wij juist primair bezig waren met "op te volgen" dat AnsaldoBreda die trein zou realiseren, onder -- dat hing wel met elkaar samen -- de voorwaarden van het contract. Ik zie op dat punt dus niet echt een belangenverschil.

De **voorzitter**: Misschien wat meer aan het eind? We lopen straks natuurlijk het hele proces door, maar ik kan mij best voorstellen dat het contract laten nakomen en er uiteindelijk voor zorgen dat er een trein zou worden geleverd, op enig moment zouden kunnen schuren. U gaf zelf al aan dat HSA graag wilde dat die trein zou komen, terwijl NSFSC het natuurlijk heel belangrijk vond dat het contract op de juiste manier werd nageleefd.

De heer **De Leeuw**: Ik noem een heel concreet voorbeeld uit een latere periode. Op enig moment werd de druk bij HSA om treinen in te gaan zetten tamelijk hoog. Er kwam druk vanuit de publieke opinie en de politiek en volgens mij -- ik heb de vorige verhoren natuurlijk ook gevolgd -- ook vanuit de concessie. Toen wilde men heel graag treinen hebben. In eerste instantie heeft NSFSC toen met AnsaldoBreda kunnen afspreken dat er een huurcontract tussen HSA en AnsaldoBreda kon worden gemaakt. Toen heeft HSA treinen geleend, zodat zij alvast haar eigen productie en operationele aspecten kon testen, machinisten kon opleiden en dat soort zaken. Toen er meer treinen nodig waren en AnsaldoBreda niet bereid was om nog meer treinen op huurbasis ter beschikking te stellen, is er gekozen voor een voortijdig overdrachtsmoment, een zogenoemde APTO (anticipated preliminary take-over). Daar was NSFSC het in eerste instantie principieel niet mee eens, want je zou je aan het contract moeten houden: eerst moesten een aantal zaken voor elkaar zijn, voordat je die treinen zou overnemen.

De **voorzitter**: Dat zullen we straks uitdiepen, maar dat was een situatie waarin u zei ...

De heer **De Leeuw**: Daar was discussie over.

De **voorzitter**: Er was behoefte aan de treinen, terwijl de andere partij misschien wat meer bekeek of al aan alle contractuele eisen was voldaan. Op dat onderwerp komen we straks uitgebreid terug.

De heer **De Leeuw**: Oké.

De **voorzitter**: Als er wat schuring was, wie had dan de beslissende stem? Was dat NSFSC, was dat HSA, waren dat de Belgische partijen, was u dat of was dat de directie van de NS?

De heer **De Leeuw**: Over die vraag heb ik van tevoren eigenlijk niet zo goed nagedacht.

De **voorzitter**: We verrassen u!

De heer **De Leeuw**: Als u het mij zo vraagt, denk ik dat uiteindelijk werd vastgehouden aan de uitgangspunten die in het begin gedefinieerd waren en waar volgens mij alle partijen het ook mee eens waren: wij houden ons aan het contract. Dit moet volgens mij wel enigszins genuanceerd worden: later in het traject waren er al heel veel vertragingen opgetreden en was er al een hoop gebeurd; toen werd het steeds belangrijker om ook je juridische positie zeker te stellen. Ook daarom werd vasthouden aan het contract een belangrijk aspect. Ik denk dus dat die uitgangspunten uiteindelijk blijvend gehanteerd zijn.

De **voorzitter**: We hebben vanochtend twee verhoren gehad met mensen die ook op de werkvloer keken en die meekeken tijdens de bouw. De heer Roelofs gaf aan dat er soms wel een verschil zou kunnen zijn tussen de eisen in het contract en de gebruikseisen van spoorwegmaatschappijen en misschien zelfs ook de wensen van de reizigers. Kunt u vanuit uw positie begrijpen dat hij dat heeft gezegd en wat vindt u van die stelling?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet in welk kader dat is gezegd. Misschien kunt u dat toelichten?

De **voorzitter**: Hij keek mee bij de bouw en op een bepaald moment werden analyses gemaakt in de zin van: voldoet het allemaal wel? In het verlengde van uw opdracht hadden zij een belangrijke rol in het zicht krijgen op de vraag of het contract uiteindelijk goed werd nageleefd. Hij zei dat er op dat

punt mogelijk een verschil was tussen eisen in het contract, de gebruikseisen van de spoorwegmaatschappijen en de wensen van de reiziger. Dat wilde ik even aan u voorleggen.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet waarop daarmee precies werd bedoeld, maar ik kan mij heel goed voorstellen ... Een contract bestaat uit een groot pak papier met specificaties. Gedurende de ontwerpfase moet de leverancier die specificaties omzetten in een ontwerp. Dat ontwerp moet voldoen aan al die specificaties. Als dat langer duurt, kunnen de procedures bij spoorwegmaatschappijen natuurlijk veranderen. Ik kan mij bijvoorbeeld herinneren dat in die tijd bij NS de vertrekprocedure -- op het moment waarop de conducteur de deuren sluit -- wijzigde. Dat is een belangrijk, aan de veiligheid gerelateerd proces. Daar moest je dan over spreken. Als je de oude eisen hebt opgenomen en als daarin iets wijzigt, zul je daar iets aan moeten doen. Het was nog moeilijker, want je had ook te maken met eisen en gebruiksaspecten van de NMBS; de NMBS had immers een eigen vertrekprocedure. Dat kan in de ontwerpfase aan de orde komen. Dat heb je bij het schrijven van de specificaties voor de contractering niet allemaal al uitgedetailleerd. Dat kan. Zoiets kan ik mij dus wel voorstellen.

De **voorzitter**: Maar u hebt dit onderwerp gedurende het traject niet met elkaar besproken? Dat hoor ik u niet zeggen.

De heer **De Leeuw**: Met wie?

De **voorzitter**: Ik zie dat datgene wat de heer Roelofs hier vanochtend zei, u enigszins verrast, maar hij heeft dat hier gezegd. Zijn deze verschillen in eisen en behoeften geen onderwerp van gesprek geweest met hem?

De heer **De Leeuw**: Vanuit de tijd waarin het ontwerp werd gemaakt door AnsaldoBreda, weet ik dat er heel veel discussies zijn geweest over hoe je bepaalde dingen zou gaan uitvoeren in het ontwerp. Dat is gebruikelijk bij design reviews. Ik vind het een beetje moeilijk om in te schatten wat daar precies besproken is en waar u op doelt.

De **voorzitter**: Omdat wij vanochtend dat verhoor hebben gehad, leg ik dit even bij u neer om na te gaan hoe u hiernaar kijkt, maar ik heb uw antwoord gehoord. Ik kijk naar mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Ik heb een vraag over NSFSC, NS Financial Services. Wat voor organisatie was dat precies?

De heer **De Leeuw**: NS Financial Services is een dochtermaatschappij van NS, gevestigd in Ierland. Om het heel eenvoudig te zeggen: door die organisatie worden de treinen van NS gekocht.

Mevrouw **Vos**: En NS of HSA least dan die treinen.

De heer **De Leeuw**: Ja, die least dan die treinen.

Mevrouw **Vos**: Was u in dienst van NSFSC of huurde NSFSC u in?

De heer **De Leeuw**: In de periode tot 2008, waarin ik het project als -- zoals de voorzitter dat noemde -- APM heb gedaan, was ik in loondienst bij NS Reizigers en was ik uitgeleend aan NS Financial Services. In de periode na 2010 of vanaf eind 2010 was ik inmiddels niet meer in loondienst bij NS, was ik zelfstandige en werd ik ingehuurd door NS Financial Services. Ik deed die opdrachten toen overigens nog steeds gemandateerd door beide contractpartijen, NS Financial Services en de Belgische spoorwegen, NMBS.

Mevrouw **Vos**: Als werknemer van NS Reizigers had u dus dezelfde mandatering als later, als zzp'er voor NSFSC?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of de teksten exact dezelfde zijn, maar het leek wel heel erg op elkaar en ik was gewoon als persoon gemandateerd.

Mevrouw **Vos**: U mocht in uw eerste periode, als werknemer van NS, dus precies hetzelfde type besluiten nemen als later, als zzp'er?

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: We gaan naar het contract. Bij de Fyra is gekozen voor een turnkeyovereenkomst. Kunt u in uw eigen woorden uitleggen wat dat inhoudt?

De heer **De Leeuw**: Dat de leverancier van begin tot eind de verantwoordelijkheid draagt. Dat wil zeggen: in de ontwerpfase, in de productiefase, in de testfase en tot aan de aflevering.

Mevrouw **Vos**: Is het gebruikelijk om turnkeyovereenkomsten af te sluiten voor dit soort projecten?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat er in de tijd iets is veranderd. Tot eind vorige eeuw hadden de voormalige staatsspoorwegen hun eigen grote technische afdelingen en werd op een andere manier met de leveranciers omgegaan. Vaak waren dat de nationale leveranciers, waar men al jaren mee werkte. Er werd dus heel veel samengewerkt. Sterker nog: er werd vaak samen ontworpen. Daarna werden de deelsystemen aangeleverd bij de assemblagefabriek en in elkaar gezet. Die productie viel dan onder de verantwoordelijkheid van die leverancier. Door de hele "ontrafeling" van de spoorwegen als gevolg van de scheiding van infrastructuur en operator maar ook als gevolg van het liberaler aanbesteden van vervoer en dit soort materieelprojecten aan leveranciers -- er zijn zelfs projecten waarbij zowel de treinen als het onderhoud geheel worden uitbesteed -- heeft NS ervoor gekozen om dit op basis van een turnkeyovereenkomst te doen. Volgens mij is dat eigenlijk vanaf die periode gebruikelijk voor NS.

Mevrouw **Vos**: Zegt u dat er door die ontrafeling allerlei raakvlakken waren van allerlei losse organisaties, die bij elkaar wel zo'n beetje de oude NS moesten vormen? En is een turnkeyovereenkomst dan de enige mogelijkheid om die verantwoordelijkheden te beleggen?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of het de enige mogelijkheid is, maar dit betekent wel iets voor de organisaties die daarin werken. Als een spoorwegmaatschappij of een operator zelf niet de knowhow of de capaciteiten in huis heeft -- het hoeft niet eens om kennis te gaan; het kan ook om het aantal mensen gaan -- om gezamenlijk op te trekken in de ontwikkeling, heb je geen andere keuze. Dat zie je op dit moment ook bij regionale aanbestedingen. Daar zitten relatief kleine partijen die alleen op die manier een trein kunnen kopen, omdat zij daar te weinig capaciteit of knowhow voor hebben.

Mevrouw **Vos**: Dan moet je de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de trein wel bij de leverancier van de treinen leggen, omdat die verantwoordelijkheid er anders niet is.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Is een turnkeykoopovereenkomst ook geschikt voor zeer complexe projecten, waarin je ook echt nog veel aan het ontwikkelen bent?

De heer **De Leeuw**: Die vraag is wat moeilijker. Ik denk dat het in principe mogelijk is, zeker omdat het aan de aanbestedende kant steeds vaker niet mogelijk is om het op een andere manier te doen. Dat vraagt wel om een strakke sturing en het gaat heel sterk uit van het vertrouwen dat de door de leverancier in zijn bedrijf geïntroduceerde systemen fatsoenlijk functioneren. Daar ga je dus procesmatig op toetsen. Ik denk dus wel dat het mogelijk is.

Mevrouw **Vos**: Het is wel mogelijk, maar je hebt dus een heel strakke sturing nodig. Je moet die raakvlakken heel goed laten aansluiten. Je moet dus niet in de val trappen dat je als afnemer in de verantwoordelijkheid van de leverancier treedt.

De heer **De Leeuw**: Volgens mij hoort bij een turnkeycontract dat je wat meer op afstand staat. Volgens mij is dat inherent aan een turnkeycontract. Ik denk overigens dat het contract dat NMBS en NSFSC met AnsaldoBreda hebben

gesloten, een hoop mogelijkheden gaf om bij de processen die nodig waren om uiteindelijk de trein te realiseren en om die te monitoren, toch duidelijk aanwezig te zijn en om die processen te monitoren.

Mevrouw **Vos**: Vanochtend hebben we de heer Jonkers gehoord. Hij was daar aanwezig om veel te monitoren. Daar hebben we straks nog enkele vragen over, maar ik kan mij voorstellen dat een fabrikant, zeker bij zo'n nieuw project, behoefte heeft aan veel informatie en afstemming over de omgeving. Italië is immers een ander land dan Nederland. Hoe was dat precies geregeld in dit Fyra-project? Wat mocht de fabrikant dan vragen? Hoe regelde u dat?

De heer **De Leeuw**: In principe konden ze alles vragen, maar ik denk dat er onderscheid moet worden gemaakt. Er zijn procesmatige vragen, zoals: hoe werkt het in jullie land met toelating of bij welke partijen moet ik aankloppen? Ik kan daarvan een aardig voorbeeld geven. In verband met de interactie met de infrastructuur moest een bepaald apparaat, een stoorstroomdetector, ingebouwd worden. AnsaldoBreda worstelde met de vraag welke onderleveranciers zij daarvoor moest nemen. Hoewel ik niet de verantwoordelijkheid wilde nemen om te zeggen "ga dat apparaat daar maar kopen", heb ik uiteindelijk natuurlijk wel gezegd welk apparaat NS altijd in haar treinen heeft en dat dat apparaat goed zou functioneren; "ga dus met die leverancier praten". Ik vind dat wij AnsaldoBreda wel op een normale manier moesten helpen om de zaken te kunnen realiseren. Het is wat anders als je gaat voorschrijven dat een bepaald ontwerp op een bepaalde manier moet worden uitgevoerd. Ik weet niet of dat vanochtend aan de orde is geweest in de zin van ontwerpen. Dan krijg je een ander soort discussie, want dan kun je wel in de verantwoordelijkheid komen. Als het dan naderhand niet blijkt te werken, heeft de leverancier een punt als hij zegt: u hebt dat voorgeschreven; het is dus uw keuze geweest en u kunt mij daar niet voor aansprakelijk stellen. Ik weet niet of u daarop doelde.

Mevrouw **Vos**: Ja, dat is inderdaad wat ik bedoelde. U zegt dus: ik kan dat niet voorschrijven. Je kunt niet zeggen: zet die vuilniszak buiten. Je kunt

echter wel een suggestie doen in de zin van: misschien zou je eventueel daar ... Je kunt dus wel een suggestie doen zonder dat het verplicht is.

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat het -- in dit geval -- voor de aanbestedende partij, de awarding authority, een kwestie is van laveren om de leverancier zo veel mogelijk te helpen in zijn processen, zonder zelf in de verantwoordelijkheid te komen.

Mevrouw **Vos**: Laveren, dat krijg je dan. De heer Roelofs vertelde vanochtend dat je een bepaalde deliverable of, zoals dat heet, een milestone bij een turnkeyovereenkomst niet kunt afkeuren, in tegenstelling tot hoe het vroeger ging; toen had je een keuring en eventueel een afkeuring. Dan zou je immers in de verantwoordelijkheid treden van de opdrachtgever. Klopt dat?

De heer **De Leeuw**: Voor deliverables, die vaak bestaan uit fysieke zaken of diensten, staat in het contract duidelijk en goed omschreven waaraan zij moeten voldoen. Je kunt die dus ook níet accepteren. Wat ontwerpen betreft, kom ik terug op waar we het zojuist over hadden. Als de leverancier in het geval van een functionele specificatie, ook al heb je twijfels, bij zijn ontwerp blijft -- dus hoe hij het gaat maken -- zal het gelijk in zo'n contractvorm in eerste instantie aan de leverancier zijn. Dan blijkt later bij het testen of in het gebruik wel of het naar behoren functioneert en of het functioneel is. Dat is dus het tweede aspect, het ontwerp. Met betrekking tot de kwaliteit van de productie heb je wel degelijk de mogelijkheid om zaken ter discussie te brengen. Dat hebben we ook gedaan.

Mevrouw **Vos**: Ter discussie brengen, maar kun je het ook afkeuren? De heer Roelofs suggereerde dat het bij turnkey lastiger is om te voorkomen dat een trein van onvoldoende kwaliteit wordt afgeleverd, omdat ...

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat "lastiger" een beter woord is. Dat geeft al enige ruimte. Ik kan mij bijvoorbeeld herinneren dat bij de draaistelproductie in Napels ... Misschien moet ik het aanschouwelijk maken. Daar waren op enig moment wel enkele zaken. De keuringen in Napels werden overigens

door NMBS gedaan. Ik weet niet zeker of dit in mijn periode was of in de periode dat ik er niet was, maar ik ken in ieder geval twee voorbeelden. Volgens de kwaliteitsinspecties van NMBS werden er fouten gemaakt in de koppelingen tussen de motoren en de wielassen en was er sprake van een foute montage. Dat is geëscaleerd en uiteindelijk is besloten dat alle componenten die naar de mening van de awarding authority niet goed gemonteerd waren, terzijde werden gelegd. Vanaf dat moment zou er op een andere manier gemonteerd worden. Er is dus wel degelijk ingegrepen door de inspecteurs en door de deelprojectleiding Kwaliteit.

Op een ander moment constateerde men, ook in Napels, dat aan bepaalde stalen delen van het draaistel volgens de inspecteurs te warm gestookt zou zijn. Je moet daar af en toe de vlam op houden en je mag dan maar tot een bepaalde temperatuur stoken. Er kwam discussie over de vraag of er geen faseovergangen in het materiaal zouden plaatsvinden -- dat is een technisch verhaal -- die de levensduur van het materiaal negatief zouden beïnvloeden. Politecnico in Milaan heeft uiteindelijk onderzoek gedaan naar de gevolgen van wat daar was aangetroffen en heeft daar een conclusie over getrokken. Er zijn naderhand ook afspraken gemaakt over wat je daarmee kon. Je had dus wel degelijk mogelijkheden om ...

Mevrouw **Vos**: Maar het was lastiger en het moest iets indirecter.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of je dat principieel kunt stellen. Bij een turnkeycontract zou de leverancier, omdat dat contract zegt dat hij van begin tot eind de verantwoordelijkheid heeft, uiteindelijk natuurlijk altijd gewoon door kunnen gaan met waar hij mee bezig is. Dan neemt hij alle risico's, tot aan het einde. Dat doen de leveranciers meestal niet. Daarom gingen zij vaak in op onze zaken. Er zijn ook zaken waar zij niet op in zijn gegaan. Dan zeiden ze: dat willen wij echt zo maken, want dat zijn wij gewend. De voorbeelden die ik noemde, geven echter aan dat dit wel degelijk gebeurde.

Mevrouw **Vos**: Oké. Heeft AnsaldoBreda tijdens het project ooit gevraagd om uw betrokkenheid of hulp?

De heer **De Leeuw**: Ik gaf zojuist een voorbeeld: als AnsaldoBreda bijvoorbeeld niet wist waar zij een bepaald component het best kon aanschaffen.

Mevrouw **Vos**: En dat kon dan wel? Dat vroeg AnsaldoBreda dan ook?

De heer **De Leeuw**: Ja, ja. Ik probeer mij voorbeelden voor de geest te halen. U had het zojuist over het turnkeycontract. In het begin is er wel gesproken over de wijze van samenwerking: hoeveel input zouden wij leveren, gaan wij vertellen hoe zij het ontwerp moeten maken of niet? Daar is wel discussie over geweest. Uiteindelijk is een werkwijze afgesproken -- die was ook volgens het contract -- waarbij wij de plausibiliteit van hun ontwerpen controleerden.

Mevrouw **Vos**: De heer Roelofs zei vanochtend dat AnsaldoBreda nog geen ervaring had met turnkeyprojecten. Zijn daar ook consequenties aan verbonden?

De heer **De Leeuw**: Nee, voor mij was het, toen ik daar kwam, een gegeven dat er een leverancier was met een bepaald ervaringsniveau en dat er een turnkeycontract lag. Uiteraard hadden wij discussie over de aanpak; die discussie had ik zeker met mijn counterpart bij AnsaldoBreda. Hij heeft mij toen ook weleens gezegd: wij zijn er heel erg aan gewend dat nationale spoorwegmaatschappijen dit samen met ons ontwikkelen. Hij zei echter ook dat zij her en der turnkeyprojecten hadden geleverd; daar had hij persoonlijk ervaring mee. Zij hadden dus beide ervaringen. Dat was zoeken.

Mevrouw **Vos**: Hoe gingen die discussie en dat zoeken precies? Was het een discussie of was het uiteindelijk een gesprek waarin je elkaar dingen uitlegt?

De heer **De Leeuw**: Het ging vooral om dingen uitleggen om elkaar te leren begrijpen: waarom zaten we op een bepaalde manier in discussies?

Uiteindelijk werden er afspraken gemaakt over hoe we dit gingen aanpakken. Wij hielden ons aan de uitgangspunten van het contract. Dat was dus ...

Mevrouw **Vos**: De verantwoordelijkheid daar beleggen en daar houden en niet in de verantwoordelijkheid treden.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Bij de koopovereenkomst hoort ook een planning voor de levering van de treinen. Volgens die planning zou de eerste trein op 1 maart 2007 worden geleverd. Verwachtte u eind 2004 dat dat leveringsschema gehaald zou worden door AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Nee, dat verwachtte ik niet. Ik had deze vraag verwacht. Ik vond afgelopen week gelukkig een interview van de afdeling Corporate Audit van NS. Dat interview vond plaats aan het eind van de herfst van -- volgens mij -- 2005. Toen was men dus al aan het bekijken wat er aan de hand was. Daarin staat letterlijk dat ik er vanaf het begin geen vertrouwen in had dat die levertijd gehaald zou worden.

Mevrouw **Vos**: Dat vertrouwen had u ook niet.

De heer **De Leeuw**: Het is natuurlijk lang geleden. Het is voor mij heel moeilijk om te zeggen wat ik dacht op de dag waarop ik daar begon en of dat een paar weken of tot begin 2005 heeft geduurd. Maar toen ik dit las, dacht ik: ja, ik ben daar destijds dus heel stellig over geweest. Ik heb zojuist een stukje gezien van het verhoor van de heer Roelofs, toevallig ook een stukje over de vraag hoelang je erover doet om een trein op de rails te zetten. Ik kan mij wel in zijn verhaal vinden.

Mevrouw **Vos**: Dat was dus bij u bekend. Hebt u dat ook gedeeld met de NS-directie, met de heer Döbken, met de heer Meerstadt?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet met wie ik dat gedeeld heb. Ik denk dat de mensen die bezig waren in het project en ook wel mijn opdrachtgevers er goed van op de hoogte waren dat het spannend zou worden en dat het een spannende planning was. Dat bleek ook al gelijk in het begin, want nog voordat ik kwam, had volgens mij de heer Kitzen al een eerste brief geschreven over het feit dat de documenten over de voorfase van het ontwerp, de "preliminary design review"-documenten, niet tijdig geleverd waren. Eigenlijk was er dus al vertraging toen de inkt nog niet droog was. Als je uitgaat van drie jaar voor zo'n traject, kun je dat gewoon weten, zeker gelet op de risico's die erin zaten en de losse eindjes, niet alleen voor de concessiehouder HSA, bijvoorbeeld in relatie tot België -- dat heb ik in de verhoren gehoord -- maar ook in het contract. In Appendix 4, over het leverschema, staan een aantal aannames waarop de planning gebaseerd is. Daarbij gaat het onder andere over de verkrijgbaarheid van de gecertificeerde ERTMS, de verkrijgbaarheid van een ATB-STM en de beschikbaarheid van testen gedurende 24 uur per dag op een spoorlijn. Als je dat las, dacht je: het kan niet zo zijn dat geen van al deze risico's gaat optreden.

Mevrouw **Vos**: Daar hebt u in november 2004 een brief over geschreven.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Daarin hebt u het over voorwaarden en aannames bij het leveringsschema en over de zojuist door u genoemde Appendix 4. De strekking van die brief was dat u die risico's zag.

De heer **De Leeuw**: Ik heb volgens mij twee brieven geschreven. Ik moet even kijken. Ik heb een brief geschreven over datgene wat ik zojuist al noemde: we moesten vanuit de kopende kant het stylingtraject strakker insteken.

Mevrouw **Vos**: Dit gaat om de brief aan de stuurgroep.

De heer **De Leeuw**: Beide brieven waren aan de stuurgroep gericht. Ik denk dat u doelt op de brief met als strekking: er zitten een aantal zaken in het contract die externe factoren kunnen zijn voor vertraging door AnsaldoBreda. Ik heb daar aandacht voor gevraagd, want ik wilde de discussie met mijn stuurgroep aangaan over de vraag hoe wij ervoor konden zorgen dat die externe factoren positief beïnvloed zouden worden, zodat AnsaldoBreda later geen reden zou hebben om het project vanwege die redenen te vertragen.

Mevrouw **Vos**: Wat waren die externe factoren precies? Kunt u die nog even opsommen?

De heer **De Leeuw**: Ik ken ze niet allemaal. Het gaat over het beschikbaar hebben van de spoorbaan op het moment dat je moet testen, dus dat je 24 uur per dag continu kunt testen. Verder gaat het over het beschikbaar hebben van een gecertificeerd ATP-systeem, dus ERTMS en veiligheidssystemen.

Mevrouw **Vos**: Een veiligheidssysteem.

De heer **De Leeuw**: Een belangrijk ander element dat naderhand ook voorkwam in de redenen voor vertraging, is het beschikbaar zijn van een zogenaamde STM-ATB, specific transmission module. Dat is een apparaat dat je aan de computer van het ETCS hangt, zodat ook de nationale beveiliging, ATB in Nederland, maar ook de TBL1 in België, op die manier ingebouwd wordt in de ETCS-apparatuur.

Mevrouw **Vos**: Dat kastje dat de beveiligingssystemen van twee landen met elkaar kon laten praten. Dat ding moest ook beschikbaar zijn.

De heer **De Leeuw**: Ik ben wat huiverig om het een kastje te noemen. Het is natuurlijk heel gemakkelijk om een kastje in te bouwen, want met een paar boutjes ben je klaar. Het gaat hier om het hele ontwikkeltraject van het kastje, het certificeren van het kastje en het toegelaten krijgen van dat kastje. Het moest geïntegreerd worden in het hele treinbesturingssysteem. Het was

dus geen kastje. Het kon uiteindelijk wel een rek zijn dat je inbouwt. ETCS is zo bedacht dat de treinapparatuur kan praten met de baan. De treinen rijden vaak op een spoorbaan zoals de HSL-Zuid waar ERTMS ingebouwd is, maar moeten daarnaast, vooral aan het begin en aan het eind, op het nationale spoor rijden. En daar zit nog de oude, klassieke beveiliging op. In Nederland heet die ATB.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we zo meteen nog op terug.

De heer **De Leeuw**: Ja, maar nog even op deze module aangepast. De bedoeling is altijd geweest dat er voor alle landen in Europa dit soort modules zouden worden ontwikkeld die je dan kon kopen en aan je ETCS aansluiten. In dit geval bestond er een contract tussen Alstom en ProRail om die ATB-STM te ontwikkelen. Bij het sluiten van het contract is men ervan uitgegaan dat dit er zou komen, maar later bleek dat het contract tussen die partijen nooit uitgevoerd is en dus ...

Mevrouw **Vos**: Dat was de waarschuwing die u stuurde aan de stuurgroep in november. Per wanneer is er nu uiteindelijk aan al die voorwaarden en aannames voldaan, aan dat lijstje? Is dat ooit gebeurd?

De heer **De Leeuw**: Nou, aan één is er nooit voldaan.

Mevrouw **Vos**: Welke was dat?

De heer **De Leeuw**: Dat was dat de spoorbaan 24 uur per dag beschikbaar moest zijn voor testen. Uiteindelijk is er een gecertificeerd beveiligingssysteem gekomen. Een STM is er nooit gekomen voor ATB, want er is een andere oplossing voor bedacht. Er is lang gesproken over hoe dat opgelost moest worden. Ik geloof dat de toelatende instanties in de landen twintig dagen hadden om hun dossier te behandelen of zo ... U moet me even helpen met wat er precies onder appendix 4 staat.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, de vertraging was eigenlijk vanaf het begin bekend. U hebt daarvoor gewaarschuwd en ook voor allerlei zaken die het lastig zouden maken om die sportieve planning -- zoals dat heette -- te halen. Ik ga door naar het volgende onderwerp, namelijk de relatie met AnsaldoBreda. U was als algemeen programmanager, de APM in jargon, het aanspreekpunt voor AnsaldoBreda. Op welke manieren onderhield u contact met AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Wij hadden een gelaagd systeem van contact. Ik heb net verteld over de deelprojecten. Daar waren heel veel mensen interactief bezig met AnsaldoBreda. Ikzelf had maandelijks projectmanagementmeetings -- zoals wij dat noemden -- met mijn counterpart in Italië, de heer Fanucci. Tussentijds werd er veel gemaïld, af en toe gebeld en bovendien schreven wij brieven. Als het nodig was, kwamen we tussentijds ook bij elkaar. Ik denk dat dat globaal de communicatiemethodes waren. Ik denk niet dat ik iets vergeet.

Mevrouw **Vos**: Hoe vaak bezocht u de fabrieken?

De heer **De Leeuw**: We hadden in principe afgesproken om maandelijks over en weer bij elkaar de vergaderingen te houden. Maar uiteindelijk hebben wij er veelal voor gekozen om die in Italië te houden, omdat daar ook de activiteiten plaatsvonden en het vaak gemakkelijk was om bijvoorbeeld in de ontwerpfase ook de ontwerpers of de kwaliteitsmensen aan tafel te hebben. Dus gemiddeld gok ik op één keer in de maand. Het kan ook zijn dat het iets minder was, maar er zijn ook periodes geweest dat het meer is geweest. Zeker in de laatste periode hebben wij daar veelvuldig de zaak gemonitord en contact gehad.

Mevrouw **Vos**: Op 16 maart 2011 is er een high-levelmeeting. Daar zitten HSA, de Belgische spoorwegen, ProRail en Lloyd's bij. De heer Fanucci van AnsaldoBreda, uw contactpersoon, is dan verhinderd. U verving hem en verzorgde ook de presentatie van AnsaldoBreda. Hoe kan dat?

De heer **De Leeuw**: Ik dacht al: ik hoop dat ik mij die vergadering herinner. Ik weet de datum niet meer precies. Welke datum noemde u?

Mevrouw **Vos**: 16 maart 2011. Dan zitten we al redelijk aan het eind van het project.

De heer **De Leeuw**: Ik kan mij herinneren dat het een keer gebeurd is dat Fanucci verhinderd was. Dat was een drukbezochte vergadering. Er waren een hoop partijen aanwezig. Het was niet mogelijk om die vergadering op te zeggen. Ik heb toen met een paar mensen overlegd. Ik kende de status van het project, want ik was de primus inter pares met AnsaldoBreda. Fanucci heeft mij toen gevraagd of ik zijn presentatie wilde toelichten. Dat is wat anders dan dat ik achter beweringen zou staan of weet ik wat. Ik heb dat toen gedaan om de vergadering te kunnen voortzetten.

Mevrouw **Vos**: Is dat normaal? U moest dus eigenlijk ...

De heer **De Leeuw**: Het was een uitzonderingssituatie.

Mevrouw **Vos**: Werd u daarvoor betaald?

De heer **De Leeuw**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Fanucci vroeg u om een presentatie die hij zou houden, toe te lichten. Dat gebeurde er eigenlijk.

De heer **De Leeuw**: Hij kon er niet zijn, maar iedereen stond in de startblokken om bij die vergadering aanwezig te zijn. Toen is hiertoe besloten. Fanucci vroeg mij: kan ik je die sheets toesturen en kun jij dan mijn agendapunt toelichten? Wij hadden natuurlijk veelvuldig contact, dus ik kende de status van het project. Ik wist een aantal dingen en kon die toelichten. Er is aan mij gevraagd om die toe te lichten om die vergadering te kunnen laten doorgaan.

Mevrouw **Vos**: Stel dat daar kritische vragen over waren aan de Italiaanse zijde, moest u die dan ook beantwoorden of hoe ging dat dan?

De heer **De Leeuw**: Dat kan ik mij niet herinneren en ik kan mij ook niet voorstellen dat ik dat gedaan zou hebben. Ik zou in dat geval niet in de rol van mijn leverancier zijn getreden. Nee, dat zou ik niet gedaan hebben.

Mevrouw **Vos**: Kwam het vaker voor dat u AnsaldoBreda moest vertegenwoordigen?

De heer **De Leeuw**: Nee, dit is enige keer die ik mij kan herinneren, ja.

Mevrouw **Vos**: Nu iets heel anders. In 2011 wordt ook een aantal van uw twitterberichten in de media opgepakt. Toen is in de media het beeld ontstaan van een levensgenieter dit het er goed van neemt in Italië, al dan niet verzorgd door AnsaldoBreda. Hoe kijkt u terug op die berichtgeving in de media?

De heer **De Leeuw**: Ik vond het vervelend dat die berichtgeving er kwam. Het was ook naïef om op die wijze te twitteren, maar ik wil hier wel bij gezegd hebben dat wij spreken over vier jaar geleden. Twitter was er net. Whatsapp hadden wij nog niet.

Mevrouw **Vos**: Er waren 5 miljoen twitteraars in 2011.

De heer **De Leeuw**: Oké, maar voor mij was het nieuw. De achtergrond van deze twitterberichten kan ik ook wel vertellen. De meest in het oog springende tweet gaat met name over: prettige baan, zon, zee, drinken. Het was iets in die geest, maar ik weet het niet meer precies. De achtergrond was dat wij met het gezin op zondagmiddag bij onze tennisvereniging zaten en ik op reis moest. We hadden oppas nodig en een meisje van een jaar of zestien van de tennisvereniging zei: ik wil wel oppassen. Wij zijn toen niet tot afspraken gekomen. Later in de week heeft zij contact daarover gezocht en dat deed ze via een zogenaamd persoonlijk bericht via twitter.

Mevrouw **Vos**: Een DM die geen DM was.

De heer **De Leeuw**: Ik heb geen idee. Het was een persoonlijk bericht, zo begreep ik. Vraagt u mij de details niet, want ik twitter niet meer.

Mevrouw **Vos**: DM is een direct message. Er zijn ook politici die het verschil niet hebben gezien.

De heer **De Leeuw**: In ieder geval heb ik toen gezegd: je vond het toch leuk om op te passen? Zij antwoordde: ja, een prachtige baan; op de bank zitten met cola en chips of iets dergelijks. En toen zei ik: hier ook prettige baan, prima voor elkaar en neem voor het oppassen contact op met Els, mijn vrouw.

Mevrouw **Vos**: U had niet door dat dat bericht door de hele wereld gelezen kon worden. Of had u dat wel door, maar dacht u dat de hele wereld dat niet zou lezen?

De heer **De Leeuw**: Ik stond daar niet bij stil op dat moment en dat is een goede les geweest. Ik geloof dat een heleboel mensen in mijn directe omgeving en ook bij de NS hieruit een les getrokken hebben over hoe je met sociale media moet omgaan.

Mevrouw **Vos**: Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Mevrouw Vos gaat specifiek in op die berichten omdat daar veel over te doen is geweest. Wij dachten daarom dat het goed zou zijn om u daar ook een paar vragen over te stellen. Want inderdaad, het laatste deel dat u erbij zegt, namelijk "Els meldt zich nog" stond daar in die tijd ook bij. We gaan nu naar de ontwerpfase van de trein. In de eerste fase van het Fyra-project wordt gewerkt aan de ontwerpfase van de trein. Welk deel was eigenlijk al klaar tijdens de aanbesteding en welk deel moest nog helemaal worden ontworpen?

De heer **De Leeuw**: Ik vind het moeilijk om daar een compleet antwoord op te geven. Bij een ontwerp en zeker bij dit ontwerp, omdat er veel nieuws in zat, zal een treinenontwerper voortborduren op de bij hem bekende ontwerpen, dus de dingen waar hij ervaring mee heeft. Hij stelt verschillende systemen samen. Hij integreert verschillende systemen en maakt keuzes uit onderleveranciers. Dus de deuren komen van de ene leverancier, de remmen van de andere et cetera. Dat integreert hij tot een trein. Dat alles moet ook bestuurd worden. Computers moeten dat besturen. Daarvan zullen bepaalde dingen bekend zijn geweest, zeker de dingen die in eigen huis werden gemaakt. Die hadden ze bijvoorbeeld ook al ingebracht in het consortium waar zij onderdeel van waren voor de zogenaamde ETR 500, de trein in Italië waar zowel Ansaldo als Breda aan meewerkten. Later zijn zij één bedrijf geworden. Zij zullen een aantal bekende systemen gehad hebben of deze enigszins aangepast hebben, zodat die voor dit ontwerp geschikt waren. Er zullen ook nieuwe dingen in gezeten hebben, zeker als het gaat om treinbeveiliging en dat soort zaken.

De **voorzitter**: U zat er meer bovenop. U zegt nu: er zullen onderdelen in gezeten hebben. Kunt u dat iets concreter maken? In hoeverre was het ontwerp van de Fyra gebaseerd op de ETR 500, de hogesnelheidstrein waar al wat meer ervaring mee was, of op de Deense trein, waar veel problemen mee waren? In hoeverre was dat nou zo?

De heer **De Leeuw**: Daar kan ik eigenlijk geen antwoord op geven. Dat soort details kwamen duidelijk aan de orde in de ontwerpfase bij degenen die de ontwerpbeoordelingen deden. Dat deden grote groepen ingenieurs met verschillende specialismen. Zij zullen zeker gemerkt hebben dat soms nieuwe en soms bestaande oplossingen gebruikt werden. Meer in het algemeen denk ik dat ze ervaringen van alle voorgaande projecten hebben meegenomen. Ze hebben van de IC4 wat minder delen gebruikt, omdat dat een totaal andere trein was, zowel casco als qua besturing. Het was ook een dieseltrein. Ik denk dat ze daar hoogstens wat ontwerpprincipes -- de manier waarop je interieur in een trein zet en dat soort dingen -- van gebruikt

hebben, maar minder de echt zwaardere techniek van de trein. Ik denk dat ze wat meer meegenomen hebben van de hogesnelheidstrein die in Italië rijdt en die ze daarvoor in het consortium gemaakt hadden.

De **voorzitter**: In het voorgaande verhoor was aan de orde dat de ontwerpfase veel langer heeft geduurd dan was bedacht. Dan rijst natuurlijk de vraag of het een ontwerp was op basis van bewezen technologie van treinen die al ontwikkeling waren of dat het iets totaal nieuws was, waardoor die ontwerpfase veel langer heeft geduurd dan in die sportieve planning bedoeld.

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat je in het algemeen kunt stellen dat ook het deel "ontwerpen" in die sportieve planning te sportief was. Als je een standaardtrein hebt staan, pas je die aan het land, de infrastructuur en de gebouwen aan waar hij specifiek voor gemaakt moet worden. Aan een standaardtrein moet je kleinere aanpassingen doen. Dit was een trein die opnieuw ontworpen moest worden. Dat zijn de twee uitersten. Maar deelsystemen kun je hergebruiken. Een deursysteem koop je bijvoorbeeld bij een onderleverancier en die deuren zitten in allerlei treinen in de wereld. Dus dat is dan bestaand.

De **voorzitter**: Ik wil dit onderwerp even iets strakker behandelen. Er is discussie over de vraag hoe sportief die planning nou was. We hebben inmiddels wel het beeld gekregen dat die planning te sportief was. Een van de eerste fases waarin dat blijkt, is de ontwerpfase. Omdat de NS van plan was om een bestaande trein aangepast te kopen, heeft ze op een bepaalde manier een aantal risico's vastgelegd in het contract, namelijk turnkeyverantwoordelijkheid bij de leverancier én het volgende: wij willen in beginsel een bestaande trein. De NS zet dus een aantal voorwaarden in dat contract, maar vervolgens blijkt het helemaal geen bestaande trein te zijn. Dat beeld ontstaat. Kunt u daar wat meer gericht op reageren? Was het in uw beleving een bestaande trein, afgeleid van een aantal onderdelen, of was het voornamelijk een nieuwe trein? Dat laatste zou ervoor gezorgd hebben dat het ontwerp zo lang heeft geduurd.

De heer **De Leeuw**: Als u het zo stelt, was het een nieuwe trein. Dat komt ook door het verschil dat u inbrengt. Ik draag dan de nuance aan dat er wel op deelsystemen bestaande zaken zijn toegepast.

De **voorzitter**: Hoe hebt u dat project gevolgd als APM, als projectmanager, vanaf het ontwerpen tot het uiteindelijke vertalen in een prototype trein en het bouwen van de trein? Kunt u iets meer zeggen over de manier waarop u dat hebt gevolgd? Op welke manier werd de trein, zoals die was bedacht, gebouwd tot het testen toe?

De heer **De Leeuw**: In algemene zin lag er een kwaliteitssysteem van de leverancier, of dat nu tijdens de ontwerpfase of tijdens de bouw en de testfase daarna was. Er waren verschillende deelprojecten in het team aanwezig. Zij hielden zich op detailniveau bezig met het volgen van de activiteiten van AnsaldoBreda. Wij hadden volgens mij, zeker in de begintijd, tweewekelijks overleg met elkaar. Uiteraard spraken wij elkaar vaker en werd er gemaïld et cetera. Ook werd er afgestemd hoe het liep. Dan werd er ook bekeken of er speciale acties nodig waren. Ik nam dingen mee naar mijn overleg met mijn counterpart. Ik rapporteerde ook dingen aan mijn stuurgroep.

De **voorzitter**: Laten wij even wat meer inzoomen op het testen. Hoe volgde u het testen? Hoe keek u of de trein die werd uitontwikkeld, ook echt wel een dusdanig ontwerp was dat het een succesvolle trein zou worden? Hoe volgde u het testen?

De heer **De Leeuw**: Er zijn verschillende soorten testen. Er zijn verschillende typen testen. Er zijn eenmalige testen die nodig zijn om aan te tonen dat het ontwerp voldoet aan de specificaties en daarmee ook aan de TSI's en overige eisen van de autoriteiten. Er was een heel testplan met een heleboel verschillende testen. Al deze testplannen per systeem dat getest werd, werden door het deelproject techniek of kwaliteit getoetst op plausibiliteit. Daar werd commentaar op gegeven. De communicatie daarover ging via

brieven via mijn bureau. Uiteindelijk kwamen er definitieve testplannen. Als er getest was, kwamen er testresultaten en testrapporten. Die werden ons voorgelegd en vervolgens werden die beoordeeld. Als wij geen commentaar hadden, konden wij ermee akkoord gaan. Als we wel commentaar hadden, vroegen wij aan AnsaldoBreda om een aantal zaken anders te rapporteren. Soms vonden wij ook dat bepaalde zaken onvoldoende aangetoond waren.

De voorzitter: Waren dat nu echt aparte fases? Het beeld dat lijkt te bestaan, is dat er op het moment dat het ontwerp werd gemaakt, ook al werd getest. Terwijl het ontwerpen nog bezig was, werd dus al een soort testfase ingezet. Herkent u dat?

De heer De Leeuw: Ik weet niet waar u specifiek op doelt, maar een dergelijk project kenmerkt zich wel door dingen die parallel plaatsvinden.

De voorzitter: Daar wil ik meer duidelijkheid over. Het is uw vak. Wij leren dat er een aantal trajecten parallel lopen. Ik wil even scherp krijgen hoe dat dan zit.

De heer De Leeuw: Treinenbouw begint over het algemeen met wat wij "cascobouw" noemen. Dat is het geraamte van de trein. Daar begint de leverancier over het algemeen zijn productieproces mee. Parallel daaraan worden systemen ingekocht. Want meestal maakt de bouwer 70% tot 80% van de systemen in de trein niet zelf, maar koopt hij die in. Als bepaalde fases in het ontwerpproces klaar zijn, kan hij spullen inkopen. Dat is belangrijk, want dan kan zijn toeleverancier produceren en leveren als het casco klaar is. Maar je moet ook bepaalde zaken ...
Misschien kan ik het aanschouwelijk maken.

De voorzitter: Ja, maar iets concreter. U legt heel veel uit. Dat snap ik ook. Mijn vraag is ook heel open. Maar even wat gericht: het is dus zo dat er, terwijl er wordt ontworpen, ook al wat wordt getest, omdat je dan tijdwinst maakt. Snap ik dat goed?

De heer **De Leeuw**: Ik zie niet helemaal in wat er dan getest zou worden.

De **voorzitter**: Ik weet het niet. Ik maak uit de stukken op dat een aantal dingen parallel liepen. Ik wil dus even weten wat dat parallel lopen precies betekent.

De heer **De Leeuw**: Als de eerste trein klaar is en zijn eerste typetesten kan gaan doen, waar dan ook, ben je de volgende treinen nog aan het produceren. Dus dat loopt parallel. Je bent je casco al aan het bouwen, terwijl je stoel misschien nog ontwikkeld moet worden, maar dan weet je al wel de aansluitpunten van je stoel. Daar heb je in het ontwerp al wel voorwaarden voor gesteld.

De **voorzitter**: Zo moet ik dat "parallel" dus begrijpen?

De heer **De Leeuw**: Ja, zo kunnen zaken parallel lopen.

De **voorzitter**: NSFSC heeft op enig moment Lloyd's ingehuurd om te kijken naar de bouw van de trein, om daar dichtbij te blijven. Waarom deden de NS, NSFSC of HSA dat niet zelf? Waarom huurden ze Lloyd's in?

De heer **De Leeuw**: Ik kijk even naar de historie. NSFSC heeft geen grote technische afdeling. Lloyd's is ontstaan toen de NS haar eigen technische afdeling -- dan doel ik niet op de onderhoudstechnische afdeling, maar op de meer fundamenteel spoorwegtechnisch georiënteerde ingenieursafdeling -- verkocht. Toen heette die nog geen consulting, dus aan het begin van het project. Die kennis en knowhow zat dus bij Lloyd's. Dat is vloeiend overgegaan in dat project.

De **voorzitter**: Lloyd's is dus ingehuurd omdat de expertise niet meer in huis was, maar inmiddels bij Lloyd's zat.

De heer **De Leeuw**: Ja.

De **voorzitter**: Ik rond nu het onderwerp van de ontwerpfase af. Is AnsaldoBreda ooit echt ontevreden geweest over de manier waarop er werd samengewerkt in die ontwerpfase? Of herkent u dat niet? Was iedereen tevreden?

De heer **De Leeuw**: Nou, ontevreden ... Ik heb daarstraks de wijze waarop wij met elkaar omgingen aangeduid.

De **voorzitter**: Ja, maar dat was meer in brede zin. Hoe was het specifiek op dit onderdeel?

De heer **De Leeuw**: Er is tijdens die periode, die volgens mij bijna drie jaar heeft geduurd, natuurlijk heel veel gebeurd. Maar er staat mij zo niks bij waardoor ik nu specifiek zeg dat ze ontevreden waren. Ik herinner mij in dat verband niets specifiek.

De **voorzitter**: Had u het idee dat ze meer input wilden tijdens de ontwerpfase? Dat was meer in brede zin, maar specifiek op dit onderwerp?

De heer **De Leeuw**: Daar doelde ik net op.

De **voorzitter**: Dat speelde dus ook hier. Wij hebben het daar net in wat meer algemene zin over gehad. Dit speelde dus zeker ook hier.

De heer **De Leeuw**: Nou, ik doelde met name op de ontwerpfase.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **De Leeuw**: Ga je samen ontwikkelen op het moment dat je de designreviews doet, of doen zij voorstellen en beoordelen wij die? In dat verband is in de discussie wel aan de orde geweest dat ze af en toe wat meer input zouden willen hebben.

De **voorzitter**: Van hen kwam dus het geluid dat zij af en toe wat meer input wilden.

De heer **De Leeuw**: Volgens mij hebben wij dat in de marge -- wat ik net ook aanduidde -- dus zonder de verantwoording te dragen, zeker gedaan. Maar wij bleven wel duidelijk de spelregels hanteren.

De **voorzitter**: Het contract was leidend.

Mevrouw **Vos**: Nu gaan wij verder over de designreviews. In de koopovereenkomst staat dat de opdrachtgever, dus NSFSC en NMBS, het ontwerp of delen daarvan moeten accorderen. Als je al een deel hebt geaccordeerd, is er dan ruimte om daar later nog op terug te komen?

De heer **De Leeuw**: Ja, zeker in de vorm van een turnkeycontract. Als naderhand blijkt dat het niet goed is, kunnen zij niet zeggen: ja, maar je hebt je handtekening gezet en dus heb je geen poot om op te staan nu hij niet functioneert. Nee, het is een turnkeycontract. Zij zijn verantwoordelijk voor het geheel. Zo werd er in de ontwerpfase ook vaak naar gekeken als er discussie was. Uiteindelijk bepaalt de leverancier toch hoe hij dat gaat maken. Dan rest ons eigenlijk niets anders dan te kijken of het fatsoenlijk functioneert. Daarom is er ook een garantieperiode van twee jaar na overname. Overigens vinden er daarvoor ook nog allerlei testen plaats, zoals de typetests, waaruit zou kunnen blijken dat iets toch niet goed is.

Mevrouw **Vos**: U geeft dus op onderdelen een akkoord, maar de betekenis van dat akkoord is dat je er alsnog op terug kunt komen, als het niet goed uitgevoerd wordt. We hebben het nu over de designfase.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Op een gegeven moment komt er een final design review. Betekent die review dat NSFSC en de Belgische spoorwegen het ontwerp van de Fyra hebben goedgekeurd?

De heer **De Leeuw**: Nee, daarvoor geldt nog steeds hetzelfde.

Mevrouw **Vos**: Gaat het dan alleen om verborgen gebreken of ook om andere zaken?

De heer **De Leeuw**: De leverancier blijft in deze contractvorm verantwoordelijk voor het functioneren van de trein. Dus ook de milestone van de final design review is een plausibiliteitstoets van de awarding authority.

Mevrouw **Vos**: De plausibiliteitstoets is dus een mijlpaal. Maar die is geen echte mijlpaal in de zin van: daarna kunnen we nooit meer terug?

De heer **De Leeuw**: Het ontwerp is dan in principe bevroren, tenzij later blijkt dat het ontwerp aangepast moet worden omdat de trein niet voldoet aan de eisen van het contract.

Mevrouw **Vos**: En in het contract staat dat AnsaldoBreda daarvoor verantwoordelijk is. Want je kunt van de mensen die moeten accorderen, niet verwachten dat zij alles zien. Dat hoeft ook helemaal niet, want uiteindelijk is AnsaldoBreda verantwoordelijk.

De heer **De Leeuw**: Ja, maar wij hebben natuurlijk wel -- ik neem aan dat Onno Roelofs dat ook aangegeven heeft -- design reviews uitgevoerd. Dat doe je, omdat het om grote, complexe projecten gaat waarbij vaak veel belangen spelen. Je wilt niet aan het eind geconfronteerd worden met allerlei zaken en risico's die opdoemen. Ik snap dat het in dit project misschien raar is om te zeggen dat je aan risicominimalisatie wilt doen. Daarom volg je het zo stringent op bij de leverancier, maar je gaat niet zijn werk doen. Je kunt ook niet zijn werk doen, want dan moet je er honderden mensen neerzetten.

Mevrouw **Vos**: De Fyra zou in België en Nederland moeten gaan rijden. Hoe waren de Belgische spoorwegen betrokken bij het ontwerp van de trein? Het moest ook voldoen aan hun eisen.

De heer **De Leeuw**: Op dezelfde wijze.

Mevrouw **Vos**: Maar zat je dan samen naar die ontwerpen te kijken? Deed je echt alles samen? Hadden ze soms andere eisen?

De heer **De Leeuw**: Nee, er was een verdeling in systemen. Vanwege efficiency wilden we voorkomen dat alles dubbel gedaan zou worden. De Belgische ingenieurs bekeken bijvoorbeeld het draaistel, de tractie of de specifieke Belgische veiligheidssystemen en Lloyd's of in die tijd nog NTC keek naar de andere systemen. Ik proef een beetje dat u erop doelt dat er wellicht dingen niet pasten in het ontwerp.

Mevrouw **Vos**: Nee, nee, nee, het gaat ons echt om de gebruikers van het systeem. Hoe werden zij erbij betrokken? De NMBS moet op een gegeven moment ook met die trein gaan rijden. Ik redeneer even vanuit het perspectief van de machinisten en de conducteurs. Hoe werd de NMBS betrokken bij het ontwerp van die trein?

De heer **De Leeuw**: Wat er gebeurde, was dat er van alle zaken die ontworpen werden, met name van de cabine van de machinist -- ik denk dat dat een mooi voorbeeld is -- een mock-up werd gemaakt. Dat is een houten model op schaalgrootte met alle bedieningspanelen erin. Toen is een grote groep mensen van zowel NMBS als HSA, ook machinisten en functioneel leidinggevenden van machinisten, op bezoek geweest. Zij hebben beoordeeld of wat zij zagen naar hun idee werkbaar was. Daar is men dus nadrukkelijk bij betrokken.

Mevrouw **Vos**: Die twee vervoerders, NMBS en HSA, hebben dus op een gegeven moment hun goedkeuring gegeven aan de ontwerpen die ze toen zagen.

De heer **De Leeuw**: Of zij expliciet toestemming of goedkeuring hebben gegeven, weet ik niet. We deden feitelijk een beoordeling van het ontwerp, een soort design review, alleen in een wat andere vorm en met nogal veel achterban erbij. De opmerkingen zijn meegenomen in het ontwerp. Ik weet ook niet of alle opmerkingen meegenomen zijn en of ze allemaal hetzelfde waren. Ik kan mij herinneren dat er bij deze trein links een heel grote remhendel zit. Dat wilde de Belgische remingenieur graag. De Nederlanders zijn gewend om met rechts te remmen, overigens niet bij alle internationale treinen die er rijden. Maar rechts remmen is vrij gebruikelijk in Nederland. Daar was wel een discussie over, maar zelfs de Belgische machinisten vroegen zich af of dat ouderwetse ding erin moest. Daar was discussie over, maar uiteindelijk is dat tot een punt gekomen: we zijn er, dat ding komt erin en dat zetten wij op die locatie neer.

Mevrouw **Vos**: Waar is die rem nu?

De heer **De Leeuw**: Die rem staat gewoon links.

Mevrouw **Vos**: Oké, links, aan de Belgische kant. Hoe oordeelt u over de ontwerpcapaciteiten van AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat AnsaldoBreda er heel aardig in geslaagd is om een ontwerp te maken. Maar ze hebben er veel te lang over gedaan. Wat mij opviel toen ik de eerste paar keer bij AnsaldoBreda was, was dat AnsaldoBreda mechanisch heel goed onderlegd was. Dat is ook niet zo raar want in Pistoia staat de oorspronkelijke fabriek van Breda en het mechanische deel van projecten werd vaak door Breda gedaan. Ik vond daar laboratoria waarin men allerlei heel ingewikkelde dingen kon testen die je niet bij elke leverancier ziet, omdat die vaak uitbesteed worden. In een later traject, toen bleek dat bepaalde zaken toch niet helemaal werkten of nog aangepast moesten worden, hadden wij veel te maken met de systeemingenieurs. Zij hebben echt goed werk geleverd. Per saldo denk ik dat het ontwerp heel aardig in elkaar zat, maar het heeft te lang geduurd.

Mevrouw **Vos**: Wat waren er de oorzaken van dat het zo lang duurde? Gaf AnsaldoBreda wel voldoende prioriteit aan dit project?

De heer **De Leeuw**: Het ligt een beetje aan de fases. Het heeft natuurlijk lang geduurd en in de verschillende fases speelden verschillende zaken. Wij hebben er weleens twijfels over gehad of hieraan de nodige prioriteit werd gegeven. Wij hadden op een gegeven moment reguliere meetings met de directeur erbij en dan werd dat echt op tafel gelegd: toon nu eens aan waar de capaciteiten van je fabrieken aan besteed worden. Doordat ik dat geëscaleerd had vanuit mijn deelprojecten, kreeg ik dat natuurlijk te horen en werd dat op de agenda gezet. De vraag is alleen of het echt gebrek aan prioriteit was. Ik heb nooit zo goed kunnen duiden dat dat werkelijk aan de hand was.

Mevrouw **Vos**: Werd dat misschien ook veroorzaakt door de aanvullende wensen van Belgische of Nederlandse zijde?

De heer **De Leeuw**: Dat probeerde ik zo veel mogelijk te voorkomen.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, als iets moet, dan moet het.

De heer **De Leeuw**: Dat klopt helemaal. Maar de wensen hebben wij ingebracht tijdens de ontwerpfase. Daarna is men gaan bouwen. Toen de treinen eenmaal reden -- of het nu in het proefbedrijf of het testbedrijf was onder verantwoording van AnsaldoBreda of dat het de geleende treinen bij HSA waren -- kwamen er langzamerhand vragen in de zin van: goh, kunnen wij dat toch niet op die manier doen? Maar dat was een paar jaar later. Op enig moment was er ook gewijzigde regelgeving. Toen moesten er wel degelijk andere voorwaarden gesteld worden.

Mevrouw **Vos**: Hoeveel van de vertraging is hierdoor verklaarbaar? Hoeveel van de vertraging snapt u niet, maar ligt ergens bij AnsaldoBreda? Kunt u dat inschatten?

De heer **De Leeuw**: Die vraag hebben wij ons gedurende het hele project gesteld. Wij wilden continu weten wat de autonome vertraging van AnsaldoBreda was, dus niet met externe factoren als oorzaak, zoals zij stelden. Daar hebben wij op delen wel op ingezoomd. Wij hebben dat geanalyseerd. Maar uiteindelijk is die discussie nooit finaal gevoerd. Die is steeds geparkeerd, omdat er uiteindelijk een eindafrekening zou zijn van de boetebedragen. Want die hingen aan die vertraging vast. Daar is nooit een finale discussie over gevoerd of beoordeling van geweest.

Mevrouw **Vos**: Zijn er nog stappen ondernomen om de vertraging in de ontwerpfase te beperken?

De heer **De Leeuw**: Ja. Geïnitieerd door discussies die ik in mijn stuurgroep had, hebben wij op enig moment een extern bedrijf laten kijken naar de planningscapaciteiten van AnsaldoBreda. Ik wilde bekijken of hun planningen wel feasible, maakbaar, waren. Wij hebben ook steeds aangedrongen op maatregelen om dingen parallel te doen. Op enig moment is besloten om de treinen alvast de fabriek van Pistoia te laten verlaten en om op een andere locatie de verdere productie daaraan te doen om ervoor te zorgen dat het niet "opstokte" in de locatie in Pistoia. Daar zult u later nog wel nadere vragen over stellen. We hebben dus op allerlei momenten in het project geprobeerd om in overleg met AnsaldoBreda mitigerende maatregelen te bedenken om toch maar zo snel mogelijk zaken voor elkaar te krijgen.

Mevrouw **Vos**: Dat werd geprobeerd, maar het is niet gelukt. Hoor ik u dat ook zeggen?

De heer **De Leeuw**: Soms wel, soms niet, maar per saldo heeft het veel te lang geduurd.

Mevrouw **Vos**: Was de planning van een jaar voor de ontwerpfase niet veel te ambitieus voor dit project?

De heer **De Leeuw**: Ja.

De **voorzitter**: Ik zat nog even na te denken over de vertraging. Is het steeds niet helder geweest wat de vertragingaspecten waren? Was steeds niet duidelijk wat de autonome vertragingen waren en wat er op een andere manier ontstaan is? Is dat niet vreemd?

De heer **De Leeuw**: Eigenlijk begrijp ik uw vraag niet helemaal. Wat bedoelt u met "is dat niet vreemd"?

De **voorzitter**: Wij zijn er eigenlijk nooit achter gekomen hoe het zat met die vertraging. Wat was nou de autonome vertraging en wat kwam door andere factoren? Had u het daarover?

De heer **De Leeuw**: Wij hebben dat aan de zijde van de awarding authority wel geanalyseerd om onze positie te bepalen, uiteraard ook met AnsaldoBreda zelf. Kun je deze vertraging aan een bepaalde oorzaak toerekenen? AnsaldoBreda probeerde de vertraging natuurlijk te liëren aan externe oorzaken die volgens het contract op ons bordje zouden komen. Wij wilden daarom heel graag weten wat de autonome vertraging was en dus welke oorzaken er waren bij AnsaldoBreda onder hun verantwoordelijkheidsgebied, in hun fabriek en met hun onderleveranciers. Dat is lopende het project steeds aan de orde geweest, afhankelijk van de fase en de externe factoren die speelden. Ik kan mij herinneren dat wij in 2005 een discussie hadden over vertragingen. Die begon eigenlijk al in februari. De ontwerpfase was vertraagd. De start van de productie was vertraagd ten opzichte van de planning die in het contract stond. Daar sprak ik met Fanucci over. Ik zei tegen hem: ik wil dat jij een nieuwe planning levert, want het is vertraagd. Daar heb ik ook in de stuurgroep overleg over gevoerd. Eind maart, 30 of 31 maart, zijn er mensen van de directies op bezoek geweest in Italië. Toen heeft de directeur van AnsaldoBreda nog verklaard: er is geen vertraging, en als die er wel is, halen we die in. Maar toen ik bij de projectleider kwam, zei ik: er is wel vertraging en dus wil ik nieuwe plannen. Uiteindelijk is die planning geleverd. Dat was

de eerste echte nieuwe planning na het contract. Er is wel een tussenversie geweest, maar deze nieuwe planning is mij op 20 juni 2005 toegestuurd. Op de planning stond overigens de datum 30 mei, maar die is mij pas op 20 juni toegestuurd, 's avonds per e-mail. Ik denk dat u begrijpt waarom ik daar zo nadrukkelijk op terugkom.

De **voorzitter**: De planning over de vertraging was dus ook vertraagd.

De heer **De Leeuw**: Ik heb toen gelijk per brief mitigerende maatregelen gewenst. Ook stond in die brief dat zij die er volgens contract bij zouden moeten leveren. Ik wilde de redenen weten. De redenen waren dat de nieuwe spoorweg er per 1 januari 2005 wel was, maar dat ATB, de STM waar ik het net over had, niet op de markt verkrijgbaar was. Toen heb ik gezegd: volgens het contract zijn dat twee externe factoren, die aan appendix 4 vasthangen als aanname voor de planning; ik wil graag een planning zonder die volgens AnsaldoBreda opgenomen vertraging als gevolg van die externe factoren. Ik wilde de eigen planning van de autonome processen van AnsaldoBreda weten. Die hebben ze op 20 juli gestuurd. Toen bleef er een vertraging over van zeven maanden.

De **voorzitter**: Over de vertragingen hebben wij ook gesproken met de heer Roelofs. Hij zei dat hij op een bepaald moment zijn zorgen uitte over die vertraging en over de plannings, maar dat hij daar in de stuurgroepvergadering eigenlijk niet zo veel van terugzag. Op een bepaald moment heeft hij zich een beetje beklagd over feit dat hij, wat hij aangaf als een zorgpunt, namelijk vertraging in het begin, niet terugzag omdat dat bij de stuurgroep al voldoende bekend was. Hij las er in ieder geval niets van terug.

De heer **De Leeuw**: Dit hebt u mij in het voorgesprek ook voorgelegd. Daarom heb ik uitgezocht wat er in die periode precies gebeurde in volgorde van de plannings. In onze projectgroep hadden wij allemaal zorgen over de planning. Het ging daarbij niet alleen om de heer Roelofs, maar ook om de andere leden van het project. Dat weet ik zeker. Het was bij mijn stuurgroep bekend dat er vertraging optrad. Dat heb ik ze ook gemeld. Hoe dat in de

verslaglegging terecht is gekomen, weet ik niet. Misschien werd dat ook niet elke maand exact vermeld. Mijn opdracht was: zorg voor een planning volgens het contract. En daarbij: zorg dat de autonome vertraging bekend wordt.

De **voorzitter**: Had u dan doorzettingsmacht om ervoor te zorgen dat er ook wat gebeurde of was het alleen maar ...

De heer **De Leeuw**: Er waren eindeloze discussies. Het was natuurlijk heel moeilijk omdat de CEO van AnsaldoBreda eind maart tegen de directeurs van NMBS en NSFSC en waarschijnlijk ook HSA -- ik weet niet precies wie er waren -- had gezegd dat er geen vertraging was. Maar er was wel vertraging en ik wilde een planning. Uiteindelijk heb ik die planning in juni gekregen.

Mevrouw **Vos**: We gaan door met de fase van het bouwproces. We hebben wat vragen over de productie van de Fyra. De kwaliteitsinspecteurs van de Belgische spoorwegen en van Lloyd's volgden het proces. Wij hebben vanochtend de heer Jonkers en de heer Roelofs gehoord. Die inspecteurs hebben op allerlei momenten na een keuring hun handtekening gezet. Wat is de betekenis van die handtekening van de kwaliteitsinspecteurs?

De heer **De Leeuw**: Ik weet nog dat ze een stempel gemaakt hebben met de letters NONO. Ik weet niet meer precies wat die afkorting betekende, maar er zat in ieder geval "no objection" in, dus geen bezwaar om verder te gaan met de productie. Dat was een manier om het af te vinken.

Mevrouw **Vos**: Wat is in dit geval het verschil tussen een witness point en een holding point?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet in hoeverre dat vanmorgen toegelicht is, maar in het productieproces van AnsaldoBreda bevinden zich allerlei werkbeschrijvingen en kwaliteitsdocumenten over de manier waarop het werk gedaan moet worden. Die heeft AnsaldoBreda allemaal voorgelegd aan

de inspecteurs. De inspecteurs zeiden op welk moment ze wilden langskomen en waar ze wilden kijken. Dat deden ze door het aangeven van die zogenaamde witness en holding points. De leverancier moest bij al die punten aangeven dat ze gingen komen, bijvoorbeeld in de week voorafgaand aan de volgende week of 's ochtends dat er 's middags iets zou aankomen. Dat lag een beetje aan de afspraken in detail. Als er een witness point was en de inspecteur er niet was, mocht men doorgaan. Als er een holding point was, mocht men niet zomaar doorgaan, tenzij de inspecteur expliciet aangaf dat hij er niet bij zou zijn en dat ze door mochten gaan.

Mevrouw **Vos**: Als er een heleboel witness points waren en er toevallig geen inspecteurs waren, gingen ze dus gewoon door met het productieproces. Maar dan is het dus mogelijk dat de kwaliteitsmanager zaken miste.

De heer **De Leeuw**: Het waren sowieso steekproefinspecties.

Mevrouw **Vos**: Als ze akkoord gingen en een handtekening zetten, gingen ze dan akkoord met de geleverde productiekwaliteit?

De heer **De Leeuw**: Ze gingen akkoord met het feit dat er uitgevoerd was conform de werkbeschrijving. De Italianen noemden dat een manufacturing and inspection plan, een MIP. Daar gingen ze in principe mee akkoord. Dat was een soort procescontrole. Maar men was niet voor niks ter plekke. Men keek ook wel degelijk naar de materie zelf. Daar kwamen dan vaak opmerkingen over: goh, waarom doe je dit nu zo et cetera. Op die manier ontdekten men ook afwijkingen, de zogenaamde non-conformities. Die werden heel vaak tijdens die inspecties gevonden.

Mevrouw **Vos**: Zo'n krabbel betekende dus: het is gedaan volgens het boekje, maar dat betekent nog niet dat het goed is. Daar kwam je dus achter tijdens zo'n inspectie.

De heer **De Leeuw**: Op het moment dat je een inspectie deed en merkte dat er iets niet in orde was, wilde je dat de leverancier een non-conformity report

schreef. Sterker nog, je ging er eigenlijk vanuit dat de eigen kwaliteitsafdeling dat geschreven had. Als dat er niet was en je het er niet mee eens was, moest je afdwingen dat er een non-conformity rapportage zou komen. Want die ging met dat product mee tot aan het eind.

Mevrouw **Vos**: De vraag is dus of je van alles wel een non-conformity rapportage hebt. Vanochtend hoorden wij van de heer Jonkers ook dat ze vaak uitnodigingen kregen voor de inspecties als ze net terug op weg naar Nederland waren en dat ze dus veel van die witness points hebben gemist. Hebt u het idee dat uw kwaliteitsinspecteurs genoeg inzicht hebben gehad in de productie om die bouw goed te kunnen volgen?

De heer **De Leeuw**: Er is in het begin een werkwijze afgesproken en die is uitgevoerd. Dan ga je als het ware een mate van inspectie van hun eigen kwaliteitssysteem opzetten. Het is mogelijk dat daar zaken zijn gebeurd zoals het niet op tijd aanwezig kunnen zijn. Of de leverancier dat nou met voorbedachten rade regelde, weet ik niet. Dat kan. Ik kan mij herinneren dat wij weleens een discussie erover voerden dat zij vroegtijdiger moesten melden. Dat waren ook de momenten waarop ik intervenieerde en ervoor zorgde dat dit op de agenda kwam. Dan probeerde de kwaliteitsdeelprojectleider of ikzelf bij mijn counterpart af te dwingen dat de afspraken over die keuringen eerder gemaakt werden. Dat is zeker gebeurd, maar we hebben ook geprobeerd om maatregelen te nemen zodat dit minder zou gebeuren.

Mevrouw **Vos**: De heer Roelofs zei echter dat het schier onmogelijk was om alles te controleren. Dat is aangetoond, omdat er verschillen zitten tussen treinen. Daar hebben wij het vanochtend uitgebreid over gehad. De heer Meerstadt zei ook dat de kabels in de ene trein daar liggen en in de andere trein daar. De heer Roelofs zei dat dat komt omdat je niet alles kunt controleren.

De heer **De Leeuw**: Je doet geen 100% keuring. Dat kan ook niet.

Mevrouw **Vos**: Maar de mannen van Lloyd's controleerden jarenlang. Hoe kan het dat zij tijdens die jarenlange controles niet zagen wat er bij een analyse in 2013 wel uitkwam? Was die controle in 2013 dan zo veel uitvoeriger?

De heer **De Leeuw**: Ten eerste kun je niet alles zien als je een steekproefcontrole doet. U refereerde net aan wat de heer Roelofs gezegd heeft. Ten tweede weet ik niet op welke specifieke keuringsresultaten uit 2013 u precies doelt. Ik heb horen zeggen dat de luchtleidingen of de persdrukleidingen bij de ene trein links lagen en bij de andere rechts. Dat zou mij zeer verbazen. Ja, dat zou me echt zeer verbazen, want dat had gezien moeten worden op enig moment, ook later nog. Er zullen zeker ook details ...

Mevrouw **Vos**: Door wie had dat gezien moeten worden?

De heer **De Leeuw**: Dat had het inspectieregime van ons wel gezien, of het nu was tijdens de productie of tijdens de PTLF-keuringen. Als het om dergelijke grote zaken gaat, had je die kunnen zien. Dat kan niet anders. Ik heb de afgelopen dagen wel over zitten nadenken hoe je dit kunt zeggen. Het is wel zo dat deze trein uit twee halve treinen bestond. Als je die naast elkaar zet met de neuzen naar je toe -- het waren exact dezelfde treinen -- en als je er dan één trein van maakt, zet je de andere daar aan de andere kant tegenover. Als je door de trein kijkt, zie je dat alles wat in de eerste vier rijtuigen links zit, bij de volgende rijtuigen rechts zit. Ik weet niet of daarop bedoeld wordt. Ik ken wel andere voorbeelden uit 2013. Op bepaalde locaties werd er bij een trein de ene keer een bepaalde kabelboom voor iets langs gelegd en bij de andere achter iets. Ik kan mij herinneren dat de mensen van NS-taskforce die toen die keuringen hebben gedaan, mij zo'n voorbeeld hebben voorgehouden. Wij hebben toen ook gezegd: ja, dat is anders, maar het is de vraag of dat ernstig is. Heb je er last van tijdens het onderhoud? Heb je er last van bij het functioneren van de trein? Hoe erg is het?

Mevrouw **Vos**: Zegt u nu dat alle punten die er in 2013 uit zijn gekomen, gezien hadden moeten worden door uw kwaliteitscontroleurs, maar dat wat geconstateerd is, niet erg is?

De heer **De Leeuw**: Nee, dat zeg ik niet. Ik zeg twee dingen. Je kunt niet alles zien, omdat je geen 100%-controle doet maar een steekproefcontrole. Ik ging ook even in op uw opmerking dat er naderhand bepaalde dingen gezien zijn. Ik heb natuurlijk ook geluisterd naar wat hier de afgelopen weken over gezegd is. Er werd bij een aantal dingen een zodanig beeld geschetst over bepaalde componenten van de trein, dat ik mij niet voor kon stellen dat die zo compleet anders zouden liggen. Ik ben overigens niet betrokken geweest bij die controles in 2013.

Mevrouw **Vos**: U bedoelt bij die controles in 2013, dus toen de treinen van de baan zijn gehaald en al die fouten alsnog geconstateerd werden.

De heer **De Leeuw**: Ik ben niet bij de keuringen geweest of het zichten van de trein. Dat heeft NS-taskforce gedaan na het uit dienst nemen van de treinen.

Mevrouw **Vos**: Maar u was wel betrokken bij de permission to leave factory.

De heer **De Leeuw**: Ja, ik was er niet altijd bij, maar af en toe wel.

Mevrouw **Vos**: Daar komen wij zo meteen nog op. Heel belangrijk is het kwaliteitsmanagementsysteem van AnsaldoBreda. Er zijn veel fouten en andere zaken aan de orde geweest. Functioneerde dat systeem naar uw indruk voldoende?

De heer **De Leeuw**: Het ligt er een beetje aan naar welke aspecten je kijkt. Het kwaliteitsmanagementsysteem beslaat heel veel aspecten van ...

Mevrouw **Vos**: ... op de uitvoering.

De heer **De Leeuw**: De productie bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Wij hebben vanochtend gehoord dat het op papier voldeed. Maar dat is nog wat anders dan ...

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat het in grote lijnen wel voldeed, als ik er nu naar kijk. Er waren wel met regelmaat discussies over de mate waarin men zich hield aan de eigen procedures. Ik kan mij herinneren dat het op enig moment ging over de inzetbaarheid van medewerkers. Je moest goed opletten dat bepaalde soorten medewerkers gekwalificeerd waren voor hun activiteiten. Met name de inspecteurs en de deelprojectleider kwaliteit moesten erg veel inspanningen doen om de zaak onder de aandacht te brengen bij AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: De heer Jonkers zei vanochtend dat het kwaliteitsmanagementsysteem op papier in orde was, maar dat de uitvoering niet goed was. Onderschrijft u dat?

De heer **De Leeuw**: Ik heb net al gezegd dat dat zijn woorden zijn voor wat ik net op een iets andere manier zei.

Mevrouw **Vos**: De heer Jonkers zei ook dat er al verder werd gebouwd aan de serieproductie toen de tests nog bezig waren en nog niet alle tekeningen af waren. Daarover hebben we net ook al even discussie gevoerd. Wist u dat ze al verdergingen terwijl de tekeningen ...

De heer **De Leeuw**: Even nog een keer. Wat werd er gezegd?

Mevrouw **Vos**: De heer Jonkers zei: ze gingen al verder met de serieproductie toen nog niet alle tekeningen af waren. Degenen die de treinen in elkaar moesten zetten, hadden dus nog geen tekeningen om verder te gaan. Wist u dat?

De heer **De Leeuw**: Zei hij dit in algemene zin of waren er voorbeelden van waar dat gebeurde?

Mevrouw **Vos**: In de beginfase letten zij daarop en toen zagen zij dat ze op een gegeven moment aan het bouwen waren zonder tekening.

De heer **De Leeuw**: Ik kan onderschrijven wat hij gezegd zou hebben, namelijk dat er geproduceerd is zonder dat alles klaar was.

Mevrouw **Vos**: Dat zei hij in een ...

De heer **De Leeuw**: Ik zeg nu "alles klaar was" en daarom stel ik die vraag ook. Volgens mij was dat niet in algemene zin zo, maar is dat wel in de opstartfase van de cascobouw aan de orde geweest.

Mevrouw **Vos**: Welke consequenties hebt u daar als algemeen projectmanager aan verbonden?

De heer **De Leeuw**: Wij hebben de productie niet echt stop kunnen zetten.

Mevrouw **Vos**: Had dat gemoeten dan?

De heer **De Leeuw**: Nou, dat hoefde niet zozeer, want de controles op de gereede producten zijn wel gedaan op basis van de werkbeschrijving, de manufacturing and inspection plans. Uiteindelijk heeft men dus wel de eindkeuringen kunnen doen van hetgeen er toen geproduceerd is. Daar hebben wij het toen bij gelaten.

Mevrouw **Vos**: Het ging destijds echter niet helemaal volgens de regels van het spel, namelijk dat je pas een trein in elkaar gaat schroeven als je een werktekening hebt.

De heer **De Leeuw**: Ik zou niet willen stellen dat dit algemeen gold, maar er zijn wel voorbeelden van zaken waarbij dat voorgekomen is.

Mevrouw **Vos**: Bij een NS-delegatie zat ook de heer Van As. Hij was toen directeur van NedTrain. Hij kwam in 2006 en 2009 de fabrieken van AnsaldoBreda bezoeken. Hij zou toen gezegd hebben dat er nooit een goede trein uit deze fabriek zou kunnen komen. Stemde dat overeen met uw eigen indruk van die fabrieken van AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Waarom niet? Waar zat het verschil?

De heer **De Leeuw**: Eerst en vooral heeft hij dat niet tegen mij gezegd. Ik geloof dat hij dat naderhand in een boek geschreven heeft. Nee, dat was toen niet mijn indruk. Als wij er met z'n allen van overtuigd waren dat er geen fatsoenlijk product uit zou komen, hadden we met z'n allen aan de bel getrokken.

Mevrouw **Vos**: Dat was dus zijn indruk, maar niet de indruk van de mensen van uw team.

De heer **De Leeuw**: Wij hadden heel veel moeite om AnsaldoBreda te laten doen wat ze moesten doen. In die periode speelde met name de tijdigheid een rol. De tijdigheid was in die jaren eigenlijk het belangrijkste thema. Wij hadden allemaal het idee dat het tot een goed product zou moeten kunnen leiden op dat moment.

Mevrouw **Vos**: Maar het ging om meer dan de tijdigheid van het project, want van de kwaliteitsinspecteurs kreeg u wekrapportages waarin heel vaak kritische signalen stonden over de bouw en de kwaliteit. Het voorbeeld van bouwen zonder tekeningen stond erin. Openstaande punten die niet goed of helemaal niet werden opgelost stonden daar ook in. Verder bleek dat er weinig voortgang te zien was. Wat deed u met die signalen? Welke consequenties verbond u daaraan?

De heer **De Leeuw**: Er waren verschillende soorten signalen. In eerste instantie werden die door de deelprojectleider kwaliteit opgepakt. Dat werd met het kwaliteitsmanagement van AnsaldoBreda besproken.

Mevrouw **Vos**: Was dat de heer Heisen?

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Gingen die mannen dan met elkaar praten?

De heer **De Leeuw**: Ze probeerden oplossingen te vinden, zodat met name de afwijkingen die ontstonden, bijvoorbeeld non-conformities, zo snel mogelijk afgehandeld zouden worden. Als je een hele hoos van die dingen hebt staan, dus lijsten vol, wordt het op een gegeven moment onbeheersbaar. De non-conformities kun je op een paar manieren afronden. De ene manier is: hier moet je iets veranderen aan het ontwerp. Het kan ook zijn dat je zegt: er is een productiefout gemaakt. Dan moet je er vooral voor zorgen dat die niet nog een tweede keer voorkomt. Of je zegt: dit is niet zo erg, dat kunnen we laten zitten. Dat werd dan bevestigd door de afdeling engineering van AnsaldoBreda. De productie kwam op dat moment op stoom. Er waren toen erg veel non-conformities. Uiteindelijk heeft AnsaldoBreda later -- ik weet niet precies wanneer -- op ons aangegeven specifiek actie ondernomen om de non-conformities zo snel mogelijk te behandelen. Anders was je product al zo ver gereed, dat je sommige dingen misschien niet eens meer kon wijzigen. Er is toen wel actie ondernomen om dit sneller te doen. Zoals met heel veel dingen in dit project gebeurde ook dit met hangen en wurgen.

Mevrouw **Vos**: Je had wekrapportages. Daar zat ook een managementsamenvatting bij. Er waren ook maandrapportages. Deelde u die met de stuurgroep, dus met de heer Döbken en de heer Meerstadt?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet meer helemaal goed wat de verdeling was. Dit soort stukken werd vrij breed verspreid. Die werden zowel naar NMBS als naar Dublin gestuurd. Dat weet ik zeker.

Mevrouw **Vos**: Maar wat gebeurde er met de integrale wekrapportages van onder andere de heer Jonkers met al die problemen en uitroeptekens erin?

De heer **De Leeuw**: Dat weet ik niet zeker. Ik zou moeten checken hoe wij daar in de logistiek mee omgingen. Er werd vrij veel doorgezonden naar de verschillende partijen.

Mevrouw **Vos**: Maar u was de algemene projectmanager. U was het trechterpunt van beneden naar boven. Dan moet u dit toch wel weten?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet zeker of wij in die periode alles altijd een-op-een doorstuurden naar een vaste verdeellijst. Dat zou ik moeten checken aan de hand van het e-mailverkeer, want dat werd per e-mail gedaan. U vraagt ook naar mijn stuurgroep. Daar werd altijd over de kwaliteit gerapporteerd. Bijzondere zaken werden gerapporteerd. Daar werd besloten of er geëscaleerd moest worden. Dat was wel onderdeel van de rapportage aan de stuurgroep.

Mevrouw **Vos**: De stuurgroep werd dus op de hoogte gehouden van de problemen die er waren met de kwaliteit en van het bouwen zonder tekeningen. Wist de stuurgroep tot op dat niveau hoe het eraan toging in de fabriek?

De heer **De Leeuw**: Ik kan niet zeggen tot welk detailniveau dat bekend was bij de stuurgroep. Er vond naast het stuurgroepoverleg erg veel overleg plaats. Ik had veel contact met NSFSC. Daar werd de aanpak van zaken doorgesproken. Er werd wel veel gecommuniceerd over de bevindingen. Overigens lagen de wekrapporten zeker in Ierland.

Mevrouw **Vos**: De weekrapporten lagen dus in Ierland. Was de vervoerder HSA op de hoogte van de zorgen op de werkvloer?

De heer **De Leeuw**: Ik weet dat niet zeker, want dan gaat het weer over de verdeellijsten. Maar ik vermoed dat de HSA daar niet direct bij betrokken was.

Mevrouw **Vos**: Vindt u dat HSA op de hoogte had moeten worden gehouden?

De heer **De Leeuw**: De productie van de treinen werd gemanaged door de deelprojectleider kwaliteit met zowel de NMBS als de mensen van Lloyd's. Daar speelde HSA geen rol in. HSA was zijn eigen operatie aan het voorbereiden. Dat zijn de keuzes die toen gemaakt zijn.

Mevrouw **Vos**: HSA was de eigen operatie aan het voorbereiden. HSA was dus met andere zaken bezig, maar niet zozeer met de kwaliteit van de treinen op het niveau van de fabriek.

De heer **De Leeuw**: Nee. Dat klopt. Dat was ook niet voorzien.

Mevrouw **Vos**: Was de heer Van Dijk gealarmeerd? Hij moest de treinen uiteindelijk kopen.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of hij gealarmeerd was. Uiteindelijk hebben wij maatregelen genomen, de deelprojectleider kwaliteit op zijn niveau en ik op het mijne, om ervoor te zorgen dat een aantal zaken zou veranderen. Wij zagen dat allerlei zaken leidden tot non-conformities en wij hebben ervoor gezorgd dat die opgelost werden. Wij losten die niet zelf op, maar zorgden ervoor dat AnsaldoBreda dat deed. Ik ken de precieze aantallen niet, maar op enig moment waren er honderden non-conformities.

Mevrouw **Vos**: 500.

De heer **De Leeuw**: Die lijst is uiteindelijk sterk gereduceerd.

Mevrouw **Vos**: 250.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet op welke trein u doelt of op welke periode. Wij hebben er in ieder geval voor gezorgd dat ze sterk gereduceerd zouden worden.

Mevrouw **Vos**: Wij hebben dat vanochtend een "zak vol onvervulde beloftes" genoemd. Ik weet niet of u dat hebt gehoord.

De heer **De Leeuw**: Nee.

Mevrouw **Vos**: U was de hele tijd met Ansaldo in gesprek over non-conformities, over dingen die nog moesten gebeuren. Wij hebben vanochtend van de heer Jonkers gehoord dat dit wel aangekaart werd, maar dat het heel vaak niet werd opgelost. Je sleepte de onopgeloste problemen als het ware mee door het project heen.

De heer **De Leeuw**: Dat klopt. Dat komt volgens mij ook overeen met wat ik net zei. Op een gegeven moment is er wel degelijk een actie geweest. Volgens mij was dat in de periode 2008/2009; dat gok ik. Toen is er heel veel aandacht besteed aan het oplossen van die open items, de non-conformities. Het resterende deel kwam uit bij de PTLF-keuringen.

Mevrouw **Vos**: En dat was een flink deel, zei de heer Jonkers vanochtend. De problemen die hij al veel eerder zag, zag hij weer opduiken op het moment dat de trein gekeurd moest worden om de fabriek te verlaten.

De heer **De Leeuw**: Dat klopt. Toen is er ook weer heel veel aandacht besteed aan de non-conformities. Uiteindelijk zijn de keuringen geëindigd met een lijst van zaken die nog gedaan moesten worden. Daar stonden ook enkele non-conformities op. Ik heb niet meer nagekeken welke verhouding er was tussen de aantallen, maar er waren open items bij de PTLF-keuringen.

Mevrouw **Vos**: De heer Jonkers zei: Ik had die trein de fabriek niet laten verlaten met zo veel open items. Wat vindt u daarvan?

De heer **De Leeuw**: Daar hoort volgens mij enige uitleg bij over PTLF en hoe wij dat op dat moment zagen. PTLF betekent letterlijk "permission to leave factory". Dat lijkt dus een heel fysieke daad, maar er zaten in het kader van het kwaliteitssysteem en ook contractueel gevolgen aan, namelijk betalingen en dat soort zaken. Het was dus een heel belangrijke milestone.

Mevrouw **Vos**: Mijlpaal.

De heer **De Leeuw**: Toen de eerste twee, drie treinen er kwamen -- ik was overigens op dat moment niet aan boord, maar ik weet wel ongeveer hoe dat gegaan is -- waren er enorme lijsten met open items. Sterker nog, in trein 1 zat nog niet eens een interieur of stoelen. Hij werd gewoon als testtrein gebruikt, want de typetesten moesten gedaan worden. In trein 2 zat al het interieur en trein 3 zat redelijk vol. Die treinen hebben wel een PTLF-keuring ondergaan, pro forma, maar ze hebben nooit het predicaat "PTLF-keuring geslaagd" gekregen. Die treinen hebben de fabriek verlaten, de typetests zijn hier in Nederland gedaan en vervolgens zijn ze weer teruggegaan. Later, ik denk vanaf trein 4 of hoe dat toen precies ging, hebben we heel veel keuringen laten doen. Uit de PTLF-keuringen bleken heel veel open items en we hebben tegen AnsaldoBreda gezegd: die gaan het PTLF-predicaat niet krijgen, tenzij jullie nog heel veel van die open items oplossen. Maar dat was op dat moment losgekoppeld van de locatie waar de treinen stonden.

Mevrouw **Vos**: Ze hebben dus wel de fabriek verlaten in Italië, maar officieel hebben ze de fabriek niet verlaten, omdat ze naar een Nederlandse fabriek gingen en daar dan alsnog zonder PTLF-keuring stonden?

De heer **De Leeuw**: Ze mochten wel versleept worden en dat had een aantal redenen. Er moesten nawerkpakketten uitgevoerd worden, omdat er uit de typetesten allerlei engineeringwijzigingen waren voortgekomen die

doorgevoerd moesten worden. Dat betrof een pakket aan wijzigingen, dat ze op enig moment volgens mij ook "PTO-package" noemden. De productie in de fabriek in Pistoia moest doorgaan, want er kwamen treinen achteraan. Op welk moment moest je die wijzigingen invoeren in de productie? Toen hebben ze gekozen om een productielocatie in Piacenza te gaan gebruiken en zijn er ook treinen daar naartoe gesleept, waarop daar een heleboel treinen zijn afgebouwd. Daar zijn dus een hele hoop non-conformities en open items verholpen. Ook de package waar ik het net over had is daar doorgevoerd. Hetzelfde geldt voor de treinen die in Amsterdam stonden. Ze hebben als het ware Amsterdam gebruikt als een soort eigen productielocatie. Dat vonden wij op dat moment een goede keuze, om zo het geheel te optimaliseren qua productielocatie.

Mevrouw **Vos**: Had Denemarken niet hetzelfde gedaan? De Denen zaten toch ook maar te wachten op de IC4's en hebben uiteindelijk besloten om de boel dan maar naar Denemarken te verslepen om ze daar af te maken. Dat was een jaar daarvoor ook gebeurd. Is dat niet precies hetzelfde? Daar zijn de Denen niet gelukkig van geworden.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet wat de Denen precies gedaan hebben. Wij hebben in ieder geval de treinen toen nog niet afgenomen.

Mevrouw **Vos**: Niet PTO afgenomen?

De heer **De Leeuw**: Nee, inderdaad.

Mevrouw **Vos**: Maar ze stonden al wel in Nederland.

De heer **De Leeuw**: Een aantal stond in Nederland.

Mevrouw **Vos**: Ondanks het feit dat ze dus die zogenaamde permission to leave factory-mijlpaal niet gehaald hadden?

De heer **De Leeuw**: Klopt, want wij vonden dat ze daarvoor nog niet voldoende af waren. Sterker nog, NSFSC heeft altijd het standpunt gehanteerd, overigens met de steun van NMBS, dat deze treinen in principe alleen maar zouden worden overgenomen zonder open items. Dat is altijd het uitgangspunt geweest van het gehele project.

Mevrouw **Vos**: Ik kom daar zo meteen nog op. Ik ga u nog even een aantal andere vragen stellen over de koopovereenkomst. Daarin zijn de eisen vastgelegd waaraan de treinen moeten voldoen. Een groot deel daarvan waren functionele eisen. U hebt net uitgelegd wat een functionele eis is. Stel nu dat er een meningsverschil was tussen het projectteam van AnsaldoBreda over de verdere invulling van die eisen, bijvoorbeeld over de kwaliteit van de afwerking, en die van NSFSC, van u. Had u ingeval van een meningsverschil, bijvoorbeeld over de afwerking, de mogelijkheid om uw wensen aan AnsaldoBreda op te leggen of moest u het eigenlijk aan AnsaldoBreda overlaten?

De heer **De Leeuw**: Over het algemeen was redelijkerwijs vastgelegd in het kwaliteitshoofdstuk van het contract, de zogenaamde QAAT, Appendix 3, hoe daarmee om te gaan, zowel procesmatig als in de specificaties over hoe bepaalde afwerkqualiteiten moesten zijn. Dat heeft met name op het laatst, toen het over de afwerking ging van bijvoorbeeld het interieur, tot heel veel discussie geleid. Dat is een voorbeeld waarbij we ook de gebruiker HSA betrokken hebben. De klanten van HSA zouden immers in die treinen gaan zitten. We vroegen hen: kom mee kijken hoe we dit moeten beoordelen. Toen is er een soort fotoboek gemaakt als oplossing, om aan te geven op basis van welke criteria de kwaliteitsafdeling van AnsaldoBreda zou moeten keuren en op basis waarvan ze dus ook de trein aan ons zouden moeten aanbieden. Dan zouden wij op basis van dezelfde criteria onze inspecties doen. Dus ja, er was discussie, maar we hebben in dit voorbeeld een modus gevonden om toch een bepaalde kwaliteit te kunnen afdwingen.

Mevrouw **Vos**: Maar had, als ik het gewoon zwart-wit vraag, AnsaldoBreda het laatste woord in de definitie van wat kwaliteit is, of had NSFSC het laatste woord?

De heer **De Leeuw**: Ik kan daar niet eenduidig op antwoorden, want wij hebben nooit treinen definitief overgenomen. Als er discussie was, stonden die punten op de lijst van open items. Die finale discussie heeft nooit plaatsgevonden, dus is daar ook geen uitkomst van. Als wij vonden dat iets niet kon en AnsaldoBreda vond dat het wel kon, stond het op een lijst. We hebben nooit treinen definitief overgenomen. Tot dat moment is het nooit gekomen.

Mevrouw **Vos**: U hebt nooit definitief treinen overgenomen?

De heer **De Leeuw**: We hebben nooit een PTO gehad, een preliminary takeover.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we straks op.

De heer **De Leeuw**: Sterker nog, daarna komt nog een FTO, een final takeover, na twee jaar.

Mevrouw **Vos**: Die is er nooit gekomen. Had u voldoende sturingsmogelijkheden om ervoor te zorgen dat AnsaldoBreda een trein van voldoende kwaliteit zou bouwen?

De heer **De Leeuw**: Zoals ik net al zei. We hadden deelprojecten zitten op de verschillende aspecten, of het nu de techniek was, het ontwerp of naderhand de kwaliteitsinspecties. Er zijn keuzes gemaakt om daar op een bepaalde manier mee om te gaan in het kader van een turnkeyovereenkomst. We hebben bij het ontwerp bepaalde onderwerpen of bepaalde systemen als speerpunt gedefinieerd, dat wil zeggen dat die nadrukkelijker in de diepte beoordeeld zouden worden. In de productie zijn steekproefcontroles gedaan. Daar hebben we het net over gehad. Dat is steeds uitgangspunt geweest van

het project en dat is ook blijvend gehanteerd. Op die manier is er gewerkt. Dat was ook mijn opdracht.

Mevrouw **Vos**: Ik vraag dat, omdat de heer Jonkers het vanochtend had over "het showtje". Hij zei dat bij het bezoek van een leidinggevende de witte handschoentjes werden aangetrokken en de helmpjes opgezet, alleen maar voor de duur van het bezoek door de top.

De heer **De Leeuw**: Ik kan mij nog wel herinneren dat er een keer gezegd is dat het op die manier gebeurde. Ik kan mij zelf geen witte handschoentjes herinneren. Het is overigens in het algemeen zo dat een bedrijf zich altijd voorbereidt als er directeuren komen. Ik kan me specifiek die witte handschoenen echt niet herinneren. Het feit dat dit genoemd wordt, geeft echter wel aan dat er zorgen waren over de mate waarin AnsaldoBreda het eigen kwaliteitssysteem serieus nam. Dat kan ik onderschrijven.

Mevrouw **Vos**: U had zelf ook zorgen over het kwaliteitssysteem.

De heer **De Leeuw**: Over de wijze waarop men daar gevolg aan gaf. Daarom namen wij ook vaak maatregelen om actie af te dwingen of om naleving af te dwingen.

Mevrouw **Vos**: U zegt: ze waren niet consequent in hun kwaliteitsmanagementsysteem, dus ze konden niet onderbouwen dat altijd dezelfde kwaliteit werd geleverd en de witte handschoentjes zijn daar een voorbeeld van.

De heer **De Leeuw**: Ik kan niet precies ingaan op de witte handschoentjes, omdat ik niet precies weet wat er wel of niet gebeurd is. Ik stel meer algemeen dat AnsaldoBreda moeite had om consequent het eigen kwaliteitssysteem op te volgen. Dat blijkt dan ook uit wat de heer Jonkers gezegd heeft. Daar waren wij, met name bij deelprojecten kwaliteit, heel druk mee bezig. We hebben daar ook maatregelen op genomen. Op een gegeven moment hebben wij bepaald dat er niet om de week gekeurd zou worden.

We hebben zelfs periodes gehad -- dat lag overigens een beetje aan de intensiteit van de productie -- dat we twee man hadden. Op heel specifieke delen, met name herstelwerkzaamheden aan laswerk, kan ik mij herinneren dat we twijfels hadden over de herstelmethodieken. Daar zijn we nadrukkelijk op ingegaan. Daar is onderzoek naar gedaan, zogenaamd niet-destructief onderzoek. We hebben steeds moeten ... Het ging niet vanzelf bij AnsaldoBreda. Wij hebben steeds actief moeten zijn. Zij waren zelf weinig proactief, zij waren volgend, dus moesten wij actie ondernemen.

Mevrouw **Vos**: Hebt u tijdens het project ooit overwogen om AnsaldoBreda bij de bouw directer aan te sturen om dat project een beetje vooruit te helpen en om toch die borging van de kwaliteit te krijgen? Hebt u dat overwogen, al had u daarmee wellicht het risico genomen om in de verantwoordelijkheid te treden van AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Nee, de opdrachtgevers wilden dat wij continu op afstand bleven aansturen, zonder in hun verantwoordelijkheid te treden. Dat is het uitgangspunt geweest van het project en dat is het ook tot het eind toe gebleven.

Mevrouw **Vos**: Dan zat u eigenlijk te managen met uw handen op de rug.

De heer **De Leeuw**: Nou, nee, maar het kostte een enorme inspanning. Uiteindelijk zijn een hele hoop zaken opgelost. We hebben het net gehad over de grote hoeveelheid open items. Dat ging met heel veel moeite en het heeft veel te lang geduurd. Een ander aspect is het volgende, al heeft dat minder met de kwaliteit te maken dan met de boetebepaling in het contract: als een project zo lang duurt en je hebt het maximum van je boetes bereikt, dan valt dat drukmiddel weg. Je komt op een gegeven moment in een situatie waarin het heel moeilijk wordt. Waar kun je dan nog op sturen?

Mevrouw **Vos**: Je kon eigenlijk weinig sturen. Daar komen we straks nog op. Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de tijd en stel voor dat we tien minuten schorsen. Dan zien we elkaar om 16.05 uur weer terug.

Schorsing van 15.55 uur tot 16.05 uur.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer De Leeuw, wij gaan verder. We hadden het net al kort over de vertraging en de boetebepaling. De bouw van de treinen duurde veel langer dan in de koopovereenkomst stond. De treinen werden pas vijf jaar na de afgesproken datum geleverd, in 2012 in plaats van in 2007. Welke mogelijkheden hebt u gehad om AnsaldoBreda bij te sturen in het bouwproces, om verdere vertraging te voorkomen?

De heer **De Leeuw**: Mijn mogelijkheden waren beperkt, ook gezien de aard van het contract. Wij hebben wel in elke fase van het contract waar dingen niet goed liepen of waar duidelijk was dat er vertraging zou optreden, geanalyseerd wat er aan de hand was en daar hebben wij op gemonitord.

Mevrouw **Vos**: Maar wat hebt u nu gedáán? Sorry, u hebt het heel vaak over analyseren, monitoren, bespreken, maar wat hebt u nu gedáán? U bent algemeen projectmanager!

De heer **De Leeuw**: Misschien kan het aan de hand van voorbeelden. Ik noemde een voorbeeld al. Als men in de ontwerpfase niet goed wist waar men bepaalde spullen moest halen, hebben we daarover gesproken. Er is een periode geweest waarin zij de grootste moeite hadden om bepaalde componenten te krijgen, die ingebouwd moesten worden in de trein. Toen hebben wij hun hele supply geanalyseerd en zijn we er bovenop gaan zitten, om ervoor te zorgen dat de juiste dingen binnenkwamen en om te zien of de leveranciers betaald werden. Daaruit bleek op een gegeven moment dat zij slechte betalende waren aan hun toeleveranciers. Dat probleem heb ik geëscaleerd. Het is in mijn stuurgroep terechtgekomen of in ieder geval in Ierland. Toen zijn er afspraken gemaakt om bepaalde betalingen te doen, zodat zij weer ruimte hadden om hun onderleveranciers te betalen. Dat was

het spel waarin wij zaten. Dat is een voorbeeld van hoe je toch dingen kon doen om ervoor te zorgen dat zij hun zaakjes gingen regelen.

Mevrouw **Vos**: "Het spel", "voorbeelden", maar uiteindelijk spreken we nog steeds over vijf jaar vertraging en u zei ook net dat we nog steeds niet weten welke vertragingen aan AnsaldoBreda lagen en welke vertragingen externe oorzaken hadden. Nu hoorden wij vanochtend de heer Roelofs zeggen dat AnsaldoBreda expres mistig deed over de vertraging die bij AnsaldoBreda zelf vandaan kwam, en dat men een beetje zat te wachten tot ERTMS gebruikt kon worden als excuus voor de vertraging, die door de eigen slechte planning kwam. Deelt u die analyse?

De heer **De Leeuw**: Ja. Het was duidelijk dat, ongeacht de positie die je had, op enig moment voor de financiële afwikkeling van het geheel helder zou worden wie welke vertraging veroorzaakt had. AnsaldoBreda speelde daarbij uiteraard op de externe factoren, zoals ik net ook al zei, dus dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Wat doe je dan? Iedereen heeft door dat dat spel gaande is. De heer Roelofs noemde het vanochtend "het strategische schaakspel". Wat doe je dan? Wat kun je dan doen?

De heer **De Leeuw**: Zorgen dat je zodanige informatie krijgt dat je in ieder geval weet wat de autonome vertraging van AnsaldoBreda is. Wij hebben er ook steeds op gestuurd dat wij dat wisten, zodat je uiteindelijk bij de afrekening wist of het aan AnsaldoBreda lag. Parallel daaraan was het doorgaan met de zaken die je volgens het contract moest opvolgen en met controleren of zij wel deden wat ze moesten doen.

Mevrouw **Vos**: Roelofs zei dat het niet terecht was dat zij onder die vertragingsboete zouden uitkomen vanwege ERTMS, omdat het aan AnsaldoBreda lag en aan hun eigen slechte planning. Bent u het daarmee eens?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet waar u precies op doelt. Ik weet niet of het voor ERTMS specifiek gold, maar ik denk dat je in het algemeen kunt stellen dat hun autonome vertraging door hun eigen processen, niet door externe factoren, op enig moment al zodanig groot was, dat ze aan het maximum van hun boetes zaten. Dus konden ze sowieso niet onder die boetes uitkomen. In die zin begrijp ik wat hij zegt, maar ...

Mevrouw **Vos**: Wacht even, u zegt: ze hadden dermate veel vertraging dat ze aan het maximum van de boetes zaten. Werden die boetes opgelegd? Zijn er boetes opgelegd voor de vertraging?

De heer **De Leeuw**: Ja, die zijn geclaimd. Op enig moment, ik weet niet precies wanneer dat was, maar volgens mij was het eind 2010 -- toen kwam ik net weer aan boord, voor het tweede deel van het project -- is er geclaimd. Toen zijn er afspraken gemaakt dat er voorlopig betalingen ingehouden zouden worden bij PTO, een bepaald percentage. Daar is dus wel wat mee gedaan. Overigens deed ik dat toen niet zelf. Dat deed meestal NSFSC in Ierland.

Mevrouw **Vos**: Ja, u werkte daarvoor. Zijn die boetes dan opgelegd?

De heer **De Leeuw**: Wat bedoelt u met opgelegd?

Mevrouw **Vos**: Ik zal het anders formuleren. Waren die boetes een effectief instrument om AnsaldoBreda te prikkelen om beter hun best te doen teneinde op tijd klaar te zijn?

De heer **De Leeuw**: Nee. Als ik nu terugkijk, heeft dat geen zin gehad. Wat de reden daarvan was, weet ik niet. Uiteindelijk was duidelijk dat zij aan hun maximum zaten. Dan zijn die boetes helemaal uitgewerkt. Het is dus gebleken dat de boetes geen effectief middel waren.

Mevrouw **Vos**: Dus er zitten boetes in het contract, die opgelegd worden bij vertraging of andere zaken. Die boetes zijn uiteindelijk gewoon uitgeput,

maar ik heb nog steeds niet helemaal duidelijk of die boetes nu opgelegd zijn of niet, in die tijd.

De heer **De Leeuw**: Ik snap niet helemaal wat u bedoelt met opgelegd. Of ze geïncasseerd zijn? Of geclaimd?

Mevrouw **Vos**: Geïncasseerd.

De heer **De Leeuw**: In zoverre dat daar waar betalingen hebben plaatsgevonden -- ik denk voor de APTO-treinen, maar ik zou het in detail moeten nazoeken -- er inhoudingen zijn gedaan vanwege de vertraging. De afspraak was -- volgens mij is dat vastgelegd in het addendum van eind 2010 -- dat er een eindafrekening zou komen bij de definitieve overeenkomst over de vertragingen. Die zou er later komen, maar die is er nooit gekomen. Er heeft nooit een PTO of een FTO plaatsgevonden en daarom is er ook nooit een eindafrekening gekomen, maar er zijn wel bedragen ingehouden bij betalingen, vanwege de vertraging.

Mevrouw **Vos**: Dat was pas achteraf.

De heer **De Leeuw**: Nee, op het moment dat de APTO-treinen overgenomen werden.

Mevrouw **Vos**: Toen zijn er betalingen ingehouden, maar u zei net zelf dat die boetes geen effectief instrument of geen effectieve prikkel waren om vertragingen te voorkomen. Want we zitten nu al in 2010.

De heer **De Leeuw**: Precies. Als je terugkijkt blijkt dus dat het geen effectief middel is geweest.

Mevrouw **Vos**: Kun je die prikkels dan niet anders maken? Kun je ze niet zo maken dat ze de leverancier wel prikkelen om zijn best te doen of dat ze hem wel dusdanig aansturen dat er geen vertraging komt?

De heer **De Leeuw**: Wij hadden die boetes als prikkels in het contract, maar die bleken niet effectief te zijn.

Mevrouw **Vos**: Ze zijn dus eigenlijk nooit gebruikt als prikkel, dat is wat we kunnen concluderen. Die boetes hebben nooit gefunctioneerd als prikkel.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of AnsaldoBreda ze gevoeld heeft als prikkel. Wat ik zeg is dat ze niet effectief blijken te zijn geweest als je er nu op terugkijkt. Er is immers enorme vertraging opgetreden, dus zijn die prikkels niet effectief geweest.

Mevrouw **Vos**: Nog even samenvattend: wat hebt u nu precies gedaan om die vertragingen te voorkomen?

De heer **De Leeuw**: Volgens mij heb ik dat net aangegeven. Als er vertragingen waren -- afhankelijk van de fase waarin het project zat, moest je soms graven in de organisatie van AnsaldoBreda om de oorzaken te achterhalen -- dan probeerden wij daar aandacht voor te vragen. Ik zei eerder dat bleek dat toeleveranciers van AnsaldoBreda niet betaald werden en dat daarom leveringen uitbleven, waardoor de spullen niet ingebouwd konden worden in de treinen. Dat heb ik op dat moment geëscaleerd en er is een oplossing gevonden om een betaling te doen, zodanig -- daar ben ik overigens niet van, dat beslisten de opdrachtgevers NMBS en NSFSC -- om voor de onderleveranciers de mogelijkheid te creëren, hun spullen wel te leveren.

Mevrouw **Vos**: Dus u gaf een suggestie, maar toch: welk deel van die vertraging van vijf jaar was autonoom, zoals u dat noemt, en welk deel was te wijten aan externe oorzaken?

De heer **De Leeuw**: Ik vind dat heel moeilijk. Ik heb begrepen dat er vanmorgen "een derde, twee derde" genoemd is. Ik vind dat heel moeilijk.

Mevrouw **Vos**: Dat was over iets anders.

De heer **De Leeuw**: Oh. Ik ving iets op van "twee derde, een derde" en dacht dat het daarover ging. Er zijn wel degelijk externe zaken geweest die ook tot vertraging hebben geleid. Er zitten echter nogal wat afhankelijkheden in om dat te kunnen bepalen. Als er een spoorlijn ligt en er is geen trein, is duidelijk dat AnsaldoBreda te laat is. Maar AnsaldoBreda heeft natuurlijk altijd geargumenteed: die spoorlijn is toch te laat, dus dan hoeven wij ook niet op tijd die trein klaar te hebben. Dat hoeft pas als de spoorlijn klaar is, want dan kunnen we pas testen. Zo zaten er allerlei argumentaties en afhankelijkheden in en ik vind het erg moeilijk om nu een uitspraak te doen over hoeveel procent autonome vertraging er was en hoeveel procent van de vertraging door externe factoren kwam.

De **voorzitter**: U was projectleider. U was de spil van het hele project. Kon u een gedeelte van die vertragingen niet voorkomen?

De heer **De Leeuw**: Nee. We hebben er alles aan gedaan met een hoop mensen, in alle fasen van het project, om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk vertraging opgelopen werd.

De **voorzitter**: Als u niets had gedaan, was er nog meer vertraging geweest. Is dat wat u zegt?

De heer **De Leeuw**: Ik durf het ook niet aan om die uitspraak te bevestigen. Wij hebben er in ieder geval alles aan gedaan om daar waar we konden ervoor te zorgen dat de vertraging zo veel mogelijk beperkt werd. Dat laat onverlet dat er enorme vertraging is opgetreden.

Mevrouw **Vos**: We hebben net geconstateerd dat die boetes niet echt werkten, maar is er in het project ooit overwogen om de afspraken over de planning heel strikt te handhaven en bijvoorbeeld nakoming af te dwingen bij de rechter?

De heer **De Leeuw**: Of de nakoming van de planning inzet is geweest, weet ik niet, maar er is in 2009 -- dat is overigens niet in mijn periode geweest, maar ik weet daar globaal wat van -- gedoe geweest over wat al dan niet door AnsaldoBreda gedaan moest worden om de treinen af te leveren. Dat ging over de zogenaamde treinbaanintegratietesten. Dat was iets wat in Nederland nog niet in de regelgeving stond toen het contract gesloten werd, maar waarvan naderhand bleek dat je het moest doen. Dat was de argumentatie van AnsaldoBreda. De argumentatie van NSFSC was: dat hoort gewoon bij het afleveren van een toegelaten trein, een "fit for use"-trein. Daar is blijkbaar heel lang over gediscussieerd en uiteindelijk wilde men de uitvoering van die testen en het leveren van fatsoenlijke planningen, dat waren de twee onderwerpen die toen speelden, afdwingen via een kort geding. Dat is dan niet doorgedaan en uiteindelijk is er een afspraak gemaakt. Later, in 2012, is er ook een kort geding aangespannen door de awarding authority tegen AnsaldoBreda en dat ging over het leveren van requests for changes, open items.

Mevrouw **Vos**: We hebben het nu over de vertragingen en over de manier waarop de boetes werkten. Daarover is er geen rechtszaak gevoerd, bij wijze van dwangmiddel, in plaats van de boetes, die niet werkten?

De heer **De Leeuw**: Niet dat ik weet, nee.

Mevrouw **Vos**: De heer Roelofs zei dat het gebruikelijk was dat de boetes voor een vertraging zo'n 5% à 10% van de contractwaarde zijn. Hoe zat dat bij de V250?

De heer **De Leeuw**: Ik heb dat niet meer precies nagekeken, maar volgens mij zat er een totale boete van 20% in het contract. Die betrof echter meer dingen dan alleen vertragingen, ook bedrijfszekerheid en dat soort zaken. Maar ik weet het niet zeker. Dat moet nagekeken worden.

Mevrouw **Vos**: De orde van grootte was dus dat boetes ter waarde van maximaal ongeveer 20% van het totale bedrag konden worden opgelegd bij vertraging, en eigenlijk ...

De heer **De Leeuw**: Ik weet het getal niet zeker, zeg ik, en dat was dus voor de totale verplichtingen waar boetes op stonden. Dat waren niet alleen vertragingen, maar ook bijvoorbeeld boetes op het niet leveren van bedrijfszekerheidsgetallen en dat soort zaken. Het was meer dan alleen de vertragingen. Ik moet u het getal schuldig blijven. Dat zou ik in het contract moeten nakijken en dat heb ik niet bij me.

Mevrouw **Vos**: Een van de uitgangspunten van de koopovereenkomst was dat per 1 juli 2006 op de hsl-infrastructuur getest kon worden. Die baan is dus pas op 1 juli 2009 klaar. Vanaf 2009 test AnsaldoBreda op de hsl. De hsl is echter niet zo vaak beschikbaar als ooit was afgesproken, namelijk 24 uur per dag en volgens mij zeven dagen per week. Hoe vaak kon er in de praktijk getest worden?

De heer **De Leeuw**: Volgens mij konden we twee nachten in de week testen, meen ik mij te herinneren, althans "we": AnsaldoBreda, want zij voerden hun typetest uit.

Mevrouw **Vos**: Waarom lukte het niet om meer beschikbaarheid van die baan te krijgen?

De heer **De Leeuw**: Overdag werd er gereden. Er werd toen met de Thalys en met vervangende treinen gereden. Ik weet niet over welke periode we precies praten, maar overdag werd er gereden. Dan kun je niet met testtreinen gaan rijden, zeker in de typetestperiode niet. 's Nachts vond veelvuldig onderhoud plaats aan de lijn, door Infrasppeed. Uiteindelijk bleek het spoor twee nachten in de week beschikbaar te zijn voor testen. Dat is wat ik mij kan herinneren van de capaciteit die beschikbaar werd gesteld.

Mevrouw **Vos**: Ik heb hier inderdaad het contract voorliggen, de boetes en de LCC-garantie zijn gelimiteerd tot 20% van de totale serieprijis vanwege vertraging en 10% van de totale serieprijis vanwege onvoldoende betrouwbaarheid van de treinen en dat soort dingen. Komt er dan een totaal uit van 30% van het totale bedrag voor boetes?

De heer **De Leeuw**: Ik zou moeten lezen hoe het er precies staat, maar ik heb in mijn geheugen zitten dat er 20% als totaal boetebedrag in staat, en dus niet nog eens 10% erbij. Als u het echter voorleest en het is plus plus, dan is het plus plus. Ik zou het zelf moeten nalezen.

Mevrouw **Vos**: Oké. Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Het houdt mij toch even bezig dat u zegt: ik weet eigenlijk nog steeds niet hoeveel procent van de vertraging aan AnsaldoBreda te wijten is. Kunt u daar bij benadering een inschatting van maken?

De heer **De Leeuw**: Ik vind dat erg moeilijk. We hebben gedurende verschillende periodes van het project geprobeerd dat te analyseren. Ik kan u geen inschatting geven.

De **voorzitter**: Ik denk dat heel veel mensen die meeluisteren een soort onmacht zien. In eerste instantie is in de ontwerpfase al een enorme vertraging opgelopen. Wat daarin het aandeel van wie was, is blijkbaar niet duidelijk, en later nog een keer niet. We hebben heel veel rapportages gelezen. "Er wordt hier gebouwd zonder tekening", grote zorgelijke dingen. Ik zag dat u een beetje glimlachte toen mijn collega dat van die witte handschoentjes zei. Toen ik dat las, kwam bij mij niet een glimlach op. Ik denk dan: er lopen mensen door die fabriek, de hotemetoten komen binnen en iedereen trekt handschoentjes aan, doet helmen op, doet druk. De hotemetoten lopen de fabriek weer uit en de handschoentjes gaan uit, de helpjes gaan af en niemand is er meer. Dat staat in die rapportage. U glimlachte een beetje. Dan denk ik toch: jongens! Er is een eindeloze

vertraging. Wat u zegt ademt toch een soort onmacht. Wat hebt u nu kunnen doen om dat tij te keren?

De heer **De Leeuw**: Wij hebben dat tij niet kunnen keren.

De **voorzitter**: Nee, helemaal niet?

De heer **De Leeuw**: We hebben dat tij niet kunnen keren. Er bleek dat er onvoldoende middelen waren om AnsaldoBreda zo ver te krijgen, die vertraging niet keer op keer nog groter te laten worden. Dat is ook gebleken als je terugkijkt. We hebben alles geprobeerd wat in de mogelijkheden lag, vanuit het contract, alleen zaten daar beperkingen aan. Daar hebben we het net over gehad en dat is wat ik ook daarstraks zei. Ook daarvoor gold: met hangen en wurgen probeer je er toch maar voor te zorgen dat er uiteindelijk treinen staan.

De **voorzitter**: Wanneer sloeg u met uw vuist op tafel toen er weekrapportages naar u toe kwamen waarin stond: "ze bouwen hier zonder tekeningen", of dat een expert door die fabriek loopt met een leidinggevende, die zegt: "uit deze fabriek komt nooit een goede trein"? En ondertussen duurt het maar en duurt het maar. U hebt niet eens in beeld welk deel van die vertraging aan AnsaldoBreda te wijten is. En het duurt maar en het duurt maar. Wanneer zegt u dan: en nu is het klaar!

De heer **De Leeuw**: Wij hebben heftige discussies gehad met AnsaldoBreda.

De **voorzitter**: Dat beeld hadden we nog niet herkend, dat u heftige discussies had.

De heer **De Leeuw**: Wij hadden heftige discussies!

De **voorzitter**: Hoe zagen die er dan uit?

De heer **De Leeuw**: Ik kan ze wel fysiek maken voor u, als het daarom gaat. Ik kan mij een van de eerste keren herinneren dat er een enorme vertragingsmelding kwam. Toen heb ik mijn laptop dichtgeklapt en ben ik die zaal uitgelopen. Ik gaf duidelijk aan dat wij daarvan niet gediend waren. Wij hadden ook discussies over planningen, waarbij Fanucci en ik voor een whiteboard stonden en, ondanks het feit dat de Italianen het vrij gebruikelijk vinden om elkaar ook aan te raken, nogal op flinke toon tegen elkaar tekeergingen. Het was niet zo dat wij dat niet deden. Dat wil niet zeggen dat het altijd tot een oplossing leidde of dat het dé manier is. Wij lieten het echt niet zomaar gebeuren, maar het gebeurde wel. Zeker als je nu terugkijkt is dat heel frustrerend, met name omdat uiteindelijk de middelen die je had, zeer beperkt waren. Je was wel op zoek naar die middelen. Je probeerde iets te doen.

De **voorzitter**: U gebruikte een paar keer het woord "escaleren". Ik heb begrepen dat u escaleren bedoelt in de zin van: we leggen het een niveau hoger. Ik hoor u nu zeggen dat het af en toe ook echt escaleerde, alleen gebeurde er dan nog steeds niets.

De heer **De Leeuw**: Jazeker.

De **voorzitter**: Heeft dat uw opdrachtgevers een beetje vooruit gebrand om er echt wat aan te doen? Ik begrijp dat die boetes ergens in 2010 pas echt een thema werden, maar toen was iedereen al eindeloos te laat. Die treinen zouden er eerst in 2007 komen, toen in 2008. Dan praat iedereen een beetje over boetes. Dan denk ik: praten over boetes? Die trein moet er komen! De reizigers zitten daar al jaren op te wachten! Dat is toch gek?

De heer **De Leeuw**: Ik begrijp uw vraag niet helemaal.

De **voorzitter**: Zei u niet op een bepaald moment gewoon tegen uw opdrachtgevers: jongens, hoe gaan jullie er met mij voor zorgen dat ik me niet zo machteloos voel? Of niet zo machteloos ben?

De heer **De Leeuw**: Daar zijn dus oplossingen voor gecreëerd zoals ik ze net noemde, zo'n addendum, of afspraken over bepaalde deelbetalingen. Dat waren de mogelijkheden die vanuit de stuurgroep aangereikt werden om in ieder geval het proces doorgang te laten vinden bij AnsaldoBreda.

De **voorzitter**: Toen werd het ingewikkeld. U had dus heel vaak de druk opgevoerd. Wat we dan teruglezen, is dat er vooruitbetaald werd. Want u zegt: op een bepaald moment werd er geld gegeven om de leveranciers te betalen. Dat lijkt bijna een soort oplossing, maar de oplossing was dus dat er geld naartoe ging, in plaats van dat het sneller ging.

De heer **De Leeuw**: Nee, om te zorgen dat er niet nog meer vertraging optrad. Volgens mij moet u het zo formuleren.

De **voorzitter**: Oké. Het woord is aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil nog even teruggaan naar het moment dat er een inspectie is geweest, voordat de treinen de fabriek verlaten. De heer Jonkers zei vanochtend daarover dat het beter was geweest als de treinen nog langer in de fabriek waren gebleven, kijkend naar de grote omvang van de afwijkingen. Waarom is dat toch niet gebeurd?

De heer **De Leeuw**: De eerste twee of drie treinen hebben de fabriek verlaten omdat dat noodzakelijk was. De eerste ging naar Velim voor engineeringtesten en de tweede naar Nederland en België voor typetesten.

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry dat ik u onderbreek, maar dan praat je al over de testfase. De heer Jonkers zei: die treinen waren eigenlijk nog helemaal niet klaar om de fabriek te verlaten. Hij had ook nog nooit zoveel openstaande punten gezien. Hij zei: "dat heb ik in mijn carrière nog nooit gezien", dus mijn vraag aan u is: waarom zijn die treinen niet wat langer in de fabriek gehouden?

De heer **De Leeuw**: Doelt u nu op de eerste twee, drie treinen of op wat daarna gebeurde? Daar zit namelijk wel een wezenlijk verschil tussen. Daarom begin ik met de eerste treinen en wil ik ook wel over die andere treinen wat zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik laat u even uitpraten.

De heer **De Leeuw**: De eerste drie treinen waren echt bedoeld om het typetestprogramma te starten. Daar duidelijk was dat de hsl -- we hadden het er net over -- beperkt beschikbaar was, was het noodzakelijk om op dat moment in afwijking van het contract AnsaldoBreda in de gelegenheid te stellen om die treinen naar Nederland te slepen om daar het typetestprogramma te gaan starten. Die treinen hebben geen PTLF gehad in het kader van de milestone van het contract, maar ze hebben wel fysiek het terrein van AnsaldoBreda verlaten, naar Nederland en België. Die treinen waren compleet nog niet af, zoals ik net zei. In de eerste trein zat nog geen interieur et cetera. Later zijn er PTLF-keuringen gedaan en waren er veel open items. Dat klopt. Wij wilden vasthouden aan het principe: geen open items meer, dan krijg je PTLF.

Mevrouw **Bergkamp**: Het doel was nul.

De heer **De Leeuw**: Het doel was nul, daar wilden wij ook naartoe later. Inmiddels was de druk natuurlijk groter geworden om treinen te leveren. HSA stond onder druk om snel de concessie te gaan uitvoeren en wij hadden het verzoek van AnsaldoBreda ontvangen of zij de open items niet op een andere locatie konden gaan oplossen, zodat er wel kon worden overgegaan tot een volledige PTLF. In eerste instantie hebben ze hun treinen in een tussenstap naar Piacenza gebracht en daar een hoop uitgevoerd, zowel het PTO-package als ook een aantal andere open items. Ze hebben echter ook treinen naar Nederland gebracht, want ze konden ook de Watergraafsmeer gebruiken.

Mevrouw **Bergkamp**: U erkent dus dat er veel openstaande punten waren. U zegt daarover: er was druk dat die treinen sneller de fabriek zouden verlaten. Kwam die druk vanuit HSA?

De heer **De Leeuw**: Nou, we wisten sowieso gedurende het hele traject, even los van dat specifieke moment ...

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net: ik ervaar de druk. Van wie kwam die druk?

De heer **De Leeuw**: Die kwam natuurlijk vanuit Nederland, vanuit HSA als concessiehouder. Specifiek over het verlaten van de treinfabriek in Pistoia stelde AnsaldoBreda dat ze daar wel een hele hoop van de productie gingen doen, omdat ze ruimte nodig hadden voor de treinen die daarna kwamen; dat proces moest doorgaan. Toen hebben wij uiteindelijk het besluit genomen dat ze hun treinen ook elders mogen afbouwen. Dat wil overigens niet zeggen dat die PTLF-milestone gepasseerd is.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, dat hebt u eerder uitgelegd. De heer Jonkers zei wel dat hij kenbaar had gemaakt dat deze treinen nog niet klaar zijn om de fabriek te verlaten. U zegt: vanuit die druk heb ik dat proces niet tegengehouden, vanuit mijn rol als projectleider.

De heer **De Leeuw**: Doelde hij op de eerste drie treinen of op die van later? Want dat is volgens mij een groot verschil.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij had het over trein 4. Die had ook heel veel openstaande punten.

De heer **De Leeuw**: Ik had ze liever ook laten staan, maar op dat moment waren er afwegingen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het is belangrijk om van u te horen wat u graag had gewild. U was daar projectleider.

De heer **De Leeuw**: Ik sta achter wat wij toen gedaan hebben. Op dat moment was de beste maatregel om zo snel mogelijk die treinen af te krijgen, op basis van wat AnsaldoBreda ons liet zien, extra productiecapaciteit in Piacenza en het gebruikmaken van die mensen. Ze zouden ook teams organiseren om dat te doen. Dat leek ons het beste. Daarom hebben wij gezegd: doe het maar op die manier; dat helpt ons het beste.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt dat u liever net zoals de heer Jonkers had gehad dat die treinen wat langer in de fabriek waren gebleven om nog meer van die openstaande punten op te lossen. Dat is niet gebeurd. U zei net dat dit ook kwam door druk vanuit de HSA, vanuit de concessie. Hoe gaat zoiets? Kreeg u een belletje vanuit HSA, zo van: jongens ...

De heer **De Leeuw**: Nee, nee, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe werkt dat?

De heer **De Leeuw**: Op het laatst was het heel sterk: dan en dan hebben we zoveel treinen nodig. Maar dit speelde iets eerder. Toen was er gewoon algemene druk. Er was discussie. Dat las je ook in de kranten. Daar had je HSA bijna niet voor nodig. Er moest invulling aan de concessie gegeven worden. Dat voelde je wel op een indirecte manier.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt dus niet tegengehouden dat de treinen nog langer in de fabriek verbleven?

De heer **De Leeuw**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Er kwamen signalen van de kwaliteitsinspecteur, die zei: "doe dat niet". En toch hebt u dat proces niet tegengehouden.

De heer **De Leeuw**: De deelprojectleider techniek en kwaliteit van dat moment was ook aanwezig bij de bespreking die wij hadden daarover. Ik heb het nu niet over de eerste treinen, want daar was ik niet bij. Later in het

proces, ik weet niet of dat trein 4 was of later, houdt u mij ten goede, hebben wij met elkaar besloten na een stevige discussie met AnsaldoBreda over hoe ze dat gingen doen, dat ze wel treinen elders mochten afbouwen.

"Afbouwen" klinkt alsof er nog heel veel moest gebeuren. Ik bedoel de restpunten oplossen.

Mevrouw **Bergkamp**: In ieder geval verlieten de treinen de fabriek, hoewel er nog veel openstaande punten waren, gemiddeld. U gaf aan dat u vanuit de druk die u hebt ervaren, dat proces niet hebt tegengehouden, maar dat u wel een pittige discussie hebt gehad met AnsaldoBreda.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Dan gaan we naar een andere periode in de overname van de treinen. In mei 2012 neemt NSFSC de eerste treinen voortijdig over. We noemen dat APTO, anticipated preliminary take-over, dat wil zeggen dat de treinen voortijdig worden overgenomen, terwijl ze nog niet voldoen aan de koopovereenkomst. Ze zijn nog niet toegelaten. Er zijn nog steeds openstaande punten. De Belgische spoorwegen doen dat niet. Die willen dat ook niet. Waarom heeft NSFSC treinen voortijdig overgenomen die nog niet voldeden aan de koopovereenkomst?

De heer **De Leeuw**: Naar mijn herinnering wilde NSFSC dat ook niet, alleen waren er -- zoals ik al zei -- treinen nodig. Men had twee "loan and use"-treinen, dus gehuurde treinen, en men was bezig met het eigen testprogramma. "Men" is in dit geval HSA. Het simuleren van de reizigersdienst, het opleiden van machinisten en conducteurs, het onderhoud kon zich daar dan beter op voorbereiden. Dat speelde allemaal in de eerste helft van 2012. Toen wilde men meer treinen. Dat is ook aan AnsaldoBreda gevraagd, maar men wilde het niet meer op basis van huur doen. Men vond dat er zo onderhand gewoon treinen overgenomen moesten worden. Dat kon niet, want er werd onvoldoende voldaan aan de voorwaarden voor preliminary take-over, dus de eerste stap in de overname, de eigendomsoverdracht, PTO. Nu lag er eigenlijk het jaar daarvoor al een soort

APTO-overeenkomst, want daar was al eens over nagedacht. Die is toen weer uit de kast gehaald en men heeft toen bedacht om op deze manier de treinen over te nemen. Ik weet dat NSFSC daar geen voorstander van was.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is wel gebeurd.

De heer **De Leeuw**: Het is wel gebeurd, met als reden dat HSA echt treinen nodig had en dat AnsaldoBreda niet te bewegen was om nog meer treinen volgens een huurovereenkomst te leveren.

Mevrouw **Bergkamp**: Het verzoek kwam vanuit HSA zelf?

De heer **De Leeuw**: Naar ik mij meen te herinneren wel. Ik was daar nauw bij betrokken en gaf nadrukkelijk aan wat dan de toestand van de treinen was en van de verschillende deliverables waar we het eerder over hadden. Dat was belangrijk, maar het uiteindelijke overleg hierover en de vastlegging ervan werd gedaan door Ierland, samen met HSA. En ja, dat gebeurde op verzoek van HSA.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat NSFSC dat eigenlijk niet wilde. Waarom wilde NSFSC het niet?

De heer **De Leeuw**: NSFSC heeft zich eigenlijk in het hele traject vastgehouden aan: contract is contract en zo willen we het doen. Geen open items bij overdracht et cetera. Dat is op een gegeven moment gaan schuiven, omdat de behoefte er was. Tien jaar later of acht jaar later was de situatie anders.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u dringend geadviseerd om dat niet te doen, omdat er zijn nog openstaande punten waren? De treinen waren nog niet eens toegelaten in Nederland en België.

De heer **De Leeuw**: Nee, ik heb niet dringend geadviseerd om dat niet te doen. Ik heb wel duidelijk aangegeven wat er allemaal nog niet geregeld

was, terwijl het conform een normale PTO-milestone wel geregeld zou moeten zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw reactie was dus eerder procedureel dan dat u zei: doe het niet?

De heer **De Leeuw**: Het was niet aan mij. Het was aan mij om informatie aan te reiken over wat ons kon overkomen als we het wel zouden doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: het was niet aan mij, maar vanuit uw functie wilde u toch ook dat er een trein was die voldeed aan de koopovereenkomst? Dat was toch ook het doel van de algemene projectleider?

De heer **De Leeuw**: De PTO-milestone was nog steeds intact. Er werd een tussenstap gemaakt, waarbij overigens wel eigendomsoverdracht plaatsvond. Dat vond ik een zaak van NSFSC. Dat was echt aan hen: zij zijn degenen die de treinen kopen. Ik heb alleen gezegd wat de status was van de open items, de status van de deliverables en, wat een heel belangrijke was in dezen, hoe het stond met de toelating.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de treinen werden op een gegeven moment voortijdig overgenomen. Dat verzoek kwam vanuit HSA. NSFSC wilde het niet, maar uw reactie als projectleider was meer procedureel, zo van: dit zijn nog de openstaande punten. U gaf echter niet het advies om het niet te doen, aangezien de treinen nog niet voldeden?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of het zo zwart-wit was.

Mevrouw **Bergkamp**: Nuanceert u gerust als ik het verkeerd samenvat.

De heer **De Leeuw**: Er werd gezegd: we hebben meer treinen nodig. "We" is dan HSA. Dat gesprek werd overigens gevoerd door de heren in Ierland, niet door mij. Daar bleek duidelijk dat AnsaldoBreda niet bereid was, maar er was inmiddels al wel een dienstregeling door HSA in gang gezet, in overleg met

ProRail en hoe dat allemaal gaat. We spreken nu over voorjaar 2012 en 9 december 2012 moest er al gereden worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de druk was groot om te gaan rijden.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vind het belangrijk om te horen wat uw rol daarin geweest is. U zegt dat u niet geadviseerd hebt om het niet te doen.

De heer **De Leeuw**: Nee. Ik heb duidelijk aangegeven waar de risico's zaten. Die zaten in de toelating en zijn uiteindelijk door degenen die over de besluitvorming gingen, acceptabel bevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren de risico's niet groter dan alleen dat de treinen nog niet waren toegelaten? Als je treinen voortijdig overneemt, word je eigenaar. Je accepteert dus ook een aantal zaken. Zaten daar niet ook risico's in?

De heer **De Leeuw**: Wij zagen op dat moment de grootste risico's in de toelating. Wij hadden daar overigens best goed zicht op, omdat we met name in België, maar ook in Nederland, vrij goed wisten hoe het stond met de certificeringsdossiers. Die moesten naderhand door AnsaldoBreda bij de toelatende instantie worden aangereikt. Wij wisten wat daarin de open items waren en wat de discussiepunten waren. Op dat vlak konden we een goede risico-inschatting maken. Wat de open items per trein betrof, was dat niet anders geweest dan bij een PTO. Daar zat in principe geen verschil in, alleen lag er wel dezelfde overweging aan ten grondslag. Wil je treinen overnemen met open items? Op dat moment zagen wij dat niet anders dan hoe het bij een PTO was geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Het verschil tussen APTO, een voortijdige overname, of een PTO, de echte overname, is eigenlijk een cosmetisch verschil, zegt u, want het eigenaarschap gaat sowieso over.

De heer **De Leeuw**: Juridisch niet, maar er zit wel één duidelijk verschil in. De treinen waren toen niet toegelaten. Dat wil zeggen als die toelating uitgebleven was, dan was er reden geweest om het niet te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch is dit wat merkwaardig, misschien ook voor de mensen die dit verhoor volgen. Ik zoek even een vergelijking. Als je een televisie koopt, krijg je garantie en daar ben je blij mee, want als dat ding het ooit niet meer doet, kun je teruggaan en wordt het toestel gerepareerd. Hier is het echter zo dat je van tevoren al weet dat er een aantal openstaande problemen zijn, technische problemen, en toch neem je die trein eigenlijk gewoon voortijdig over.

De heer **De Leeuw**: De vraag is of het technische problemen waren of dat het open items waren die afgehandeld moesten worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Kijk naar de situatie met de twee leentreinen. Er waren problemen met de tractie, de aandrijving, er waren problemen met ERTMS, problemen met de deuren. Er waren echt een aantal toch wel grote technische problemen, die kenbaar waren.

De heer **De Leeuw**: Dat waren zaken in het functioneren van de trein. Het was een voordeel dat de HSA rond de jaarwisseling 2011/2012 ook al met die leentreinen was begonnen. Ondanks het feit dat de garantietermijn formeel nog niet begonnen was, wisten we, of wist HSA, al een hele hoop over die treinen. Dus kon er ook al gewerkt worden aan die punten.

Mevrouw **Bergkamp**: Voordat ik de voorbeelden noemde van de spanning, de ERTMS, de beveiliging van de deuren, zei u dat er niet echt problemen waren, maar ik noem toch best wel een aantal technische problemen? Die bleven trouwens later in het verhaal ook een rol spelen. Dat wetend, neem je toch risico's als je die trein voortijdig overneemt?

De heer **De Leeuw**: Wij hebben dat toen niet ingeschat als risico's die onoplosbaar waren. Er werden ook oplossingen aangereikt. Men was ook al druk bezig met een nieuwe softwareversie. Volgens mij zat versie 7.4 op de overgenomen APTO-treinen op 16 mei. En versie 8 was in augustus klaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u had daar eigenlijk vertrouwen in?

De heer **De Leeuw**: Ja! Het waren heel functionele ...

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik mijn zin nog even mag afmaken. Ik ben daar wel wat verbaasd over. Je ziet een traject van vijf jaar vertraging, toch een moeilijke samenwerkingsrelatie met AnsaldoBreda. Het gaat over de plannings. Het is lastig om in beeld te krijgen wat de verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda is en wat aan andere omstandigheden ligt. Dan heb je wel heel veel vertrouwen in die fabrikant, als je op een gegeven moment zegt: die treinen neem ik voortijdig over.

De heer **De Leeuw**: De vraag is of er een keuze was.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is iets anders. Als ik u net zo hoorde, had het eerder te maken met de vraag of je vertrouwen had dan met de vraag of je een keuze had. Dat is een ander antwoord.

De heer **De Leeuw**: Wij hadden vertrouwen in met name de zaken, een hele hoop zaken, die door middel van softwarewijzigingen verbeterd konden worden in het functioneren van de trein. En ja, wij hadden er vertrouwen in dat dit op een goede wijze kon worden opgelost. Dat is ook wat ik zeg. Softwareversie 8 stond klaar. Versie 9 was in de maak, dat was een kleintje. Rond de jaarwisseling waren 10 en 11 ook al bijna klaar. Die zouden echt enorme verbeteringen hebben opgeleverd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar had u het vertrouwen dat de fabrikant, AnsaldoBreda, de openstaande punten, die best fors waren -- ze waren al

fors toen de treinen de fabriek verlieten -- adequaat en snel zou oplossen?
Had u dat vertrouwen op dat moment?

De heer **De Leeuw**: Adequaar en snel? "Snel" is een moeilijke, want ze waren niet zo snel. Daar hebben we het al over gehad, dus dat was lastig inschatten. We hadden natuurlijk ervaring met ze. Wat het soort problemen betreft: wij hadden wel vertrouwen in zaken die door middel van softwarewijzigingen opgelost konden worden, want daar zagen we echt wel verbeteringen in.

Mevrouw **Bergkamp**: U noemt een paar keer de software, maar een trein bestaat uit meer dan software, al is software natuurlijk heel belangrijk. Maar ik noem de tractie, de aandrijving, het beveiligingssysteem.

De heer **De Leeuw**: Dat zat 'm allemaal met name in de software.

Mevrouw **Bergkamp**: De deuren?

De heer **De Leeuw**: Ook voor een deel in de software.

Mevrouw **Bergkamp**: Remmen?

De heer **De Leeuw**: Dat zat 'm ook voor een deel in de software.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar niet alleen?

De heer **De Leeuw**: Nou, er zat veel in de software. Er werd veel opgelost door middel van softwarewijzigingen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt in feite: als de softwareproblemen opgelost zouden worden, zou daarmee een aantal andere problemen ook opgelost worden? Is dat wat u zegt?

De heer **De Leeuw**: Nee, er waren een hoop functionele zaken op de lijst die bleken uit het gebruik van de trein. Die zouden opgelost kunnen worden door middel van softwarewijzigingen.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft aan dat u niet zo veel vertrouwen had in de snelheid van AnsaldoBreda ...

De heer **De Leeuw**: Zeker niet.

Mevrouw **Bergkamp**: ... maar wel in hun inhoudelijkheid, dat ze de kennis hadden om die problemen op te lossen.

De heer **De Leeuw**: Ja. Er zat een sterke leider op namens AnsaldoBreda, met een team dat er echt werk van maakte. Daar hadden wij vertrouwen in.

Mevrouw **Bergkamp**: U vroeg net ook of u wel een keuze had.

De heer **De Leeuw**: Dat is een andere vraag, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat roept de vraag op wat u daar precies mee bedoelt. Er is in deze verhoren eerder gezegd dat je op een gegeven moment vastzat aan een systeem, dat er treinen moesten rijden en dat er geen alternatieven waren. Hoe hebt u dat ervaren?

De heer **De Leeuw**: Overigens was die keuze niet aan mij. Als ik kijk wat er gebeurde, laat HSA alternatief vervoer rijden; die treinen waren bijna gereed, zal ik maar zeggen. Wij spreken nu over 2012. Alles werd klaargezet om die dienst te rijden. Het was bijna 9 december. Dan stel ik mij de vraag: was er wel een keuze? Ik ging niet over die keuze, maar ik ben niet bij het keuzeprocess betrokken geweest. Ik weet wel dat HSA heel nadrukkelijk keek of er met deze treinen dadelijk wel een fatsoenlijke dienstregeling gereden kon worden. Daar hadden wij natuurlijk wel overleg over. Wat zit er nog in die treinen aan functionele tekortkomingen? Wat is de verwachting? Dat was een

lastige vraag, want dat heeft met tijdigheid te maken. HSA heeft afwegingen gemaakt over de bedrijfszekerheid van de dienst die gereden zou worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Voelde u zich niet in de positie om dit soort dingen te beslechten of het besluit te beïnvloeden? U zegt dat het eigenlijk aan de directie was van NSFSC of van de HSA. "Het was eigenlijk niet aan mij om daar wat van te vinden".

De heer **De Leeuw**: Nee, ik moest met name aanleveren wat de status was. Natuurlijk wilde men graag weten wat de verwachting was ten aanzien van de oplossingscapaciteiten van AnsaldoBreda, maar gezien de ervaringen gedurende al die jaren waren we daar natuurlijk heel voorzichtig mee.

Mevrouw **Bergkamp**: Los van de formele posities: u bent heel lang betrokken geweest bij dit project. Dan vindt u daar toch op een gegeven moment wat van? U hebt ervaring met AnsaldoBreda als samenwerkingspartner, in de omgang met deadlines. Vervolgens worden er treinen voortijdig overgenomen, hoewel ze nog niet zijn toegelaten en -- misschien nog wel belangrijker -- terwijl er een lange lijst is met openstaande punten. Daar vindt u toch als projectleider op dat moment ook wat van?

De heer **De Leeuw**: Dan moet ik mij verplaatsen in het moment waarop die treinen overgenomen werden. Wij waren op dat moment gewoon heel hard aan het werk om ervoor te zorgen dat AnsaldoBreda die problemen oploste.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat geloof ik.

De heer **De Leeuw**: Ik probeer mij voor te stellen ... U vraagt mij wat ik ervan vind.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: wij hebben echt geprobeerd om AnsaldoBreda te bewegen om zaken te versnellen. Was u niet bezorgd toen die treinen voortijdig werden overgenomen?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat ik bezorgder was over het volledig in gebruik nemen van die treinen in de reizigersdienst, terwijl er geen enkele back-up was. Wij konden niet meer terug, dat zat in de regeling per 9 december. De Benelux-trein zou omgeklapt worden, zo heette dat toen geloof ik, maar in ieder geval was die er niet meer als back-up, dus er moesten treinen komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Als er nu één ding was waar u niet voor verantwoordelijk was, was het wel die dienstregeling.

De heer **De Leeuw**: Nee, maar dat leidde er wel toe dat wij erop gingen focussen om te bevorderen dat AnsaldoBreda zo snel mogelijk prioriteiten ging stellen, om die zaken te realiseren die belangrijk waren voor het functioneren van die treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: U voelde de druk vanuit HSA. Nog even over die voortijdige overname. Als die plaatsvindt, is er ook altijd nog een inspectie en de trein moet 1.000 km gereden hebben en storingsvrij zijn. Hoe kwamen de treinen uit die test, uit die fysieke inspectie en uit die test om 1.000 km te rijden zonder stringen?

De heer **De Leeuw**: De fysieke inspectie betekende eigenlijk het aflopen van de lijst van open items van de PTLF-keuring, want dat was de vorige belangrijke milestone. Dat betekent dat er gekeken werd door de inspecteurs in welke mate die open items waren weggewerkt. Dat waren vaak heel fysieke zaken: er mist nog een onderdeel, er moet nog een onderdeel van links naar rechts verplaatst worden, ik roep maar wat. Dat was heel fysiek. Om het functioneren van de trein ging het in die rit van 1.000 km. Wat we daar deden, was ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ben even minder geïnteresseerd in wat er gebeurde dan in de vraag of die treinen storingsvrij 1.000 km konden rijden.

De heer **De Leeuw**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: In die zin voldeden ze dus niet en kwamen ze niet door de inspectie.

De heer **De Leeuw**: Nee. Er mochten geen A- en B-storingen optreden gedurende die 1.000 km. Ik geloof dat die storingen zo heetten in het contract. Ze stonden nadrukkelijk omschreven. Er konden wel allerlei andere zaken gebeuren onderweg, zolang het maar geen A- of B-storing was. Een A- of B-storing betekent, voor zover ik mij herinner, dat de trein stopt en niet meer vooruitkomt of dat hij na de dienst de werkplaats in moet. Zoiets was de definitie. Er was meestal een lijstje met zaken die opvielen onderweg. Dat werd ook door degene die verantwoordelijk was voor de treinbesturingssoftware van AnsaldoBreda ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was iets simpeler. Voordat de treinen APTO worden overgenomen, worden ze fysiek gekeurd -- daar komen we straks nog even op -- en moeten ze ook 1.000 km storingsvrij rijden. Door die test zijn ze niet gekomen, dus ze voldeden niet aan de voorwaarde van de APTO-constructie.

De heer **De Leeuw**: Ze mochten geen A- en B-storingen hebben. Volgens mij heeft elke trein wel A- of B-storingen gehad, maar waren het storingen die al bekend waren uit het "loan and use"-tijdperk, het huurtijdperk. We wisten dat daar oplossingen voor in de maak waren en die storingen waren geen reden om de treinen niet over te nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de treinen voldeden niet, zegt u, en de verwachting, de hoop was ...

De heer **De Leeuw**: Nee, ze voldeden niet aan de eisen die je normaal bij een PTO stelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus ze voldeden niet, maar het vertrouwen was er dat het bekende storingen waren die later opgelost zouden worden.

De heer **De Leeuw**: Nou ja, "vertrouwen" ... Ze moesten opgelost worden! Ze werden gewoon keihard vastgelegd als open item en AnsaldoBreda zette er een handtekening onder dat ze opgelost zouden worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom zei u op dat moment niet: de treinen komen niet door de keuring? Het was immers een harde eis: 1.000 km storingsvrij, ongeacht of het een A- of een B-storing is of allebei. Dat is toch een harde eis?

De heer **De Leeuw**: Goed, je kunt altijd afwijken van wat je in het contract hebt staan en treinen worden wel vaker overgenomen met open items, welke het ook zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijn vraag aan u is: waarom hebt u niet gezegd dat die treinen niet door deze keuring komen, dus zijn ze nog niet gereed, zijn ze nog niet klaar daarvoor?

De heer **De Leeuw**: Wat we deden op dat moment, was een analyse maken van de storingen die optraden. Dat duurde meestal twee dagen, want daar werd overleg over gevoerd. Dat overlegden wij met HSA. Wij zeiden: dit zijn de zaken die erin zitten. Meestal herkende men dat zelf ook; er zaten ook HSA-machinisten op. Dan werd beoordeeld of het een probleem was om treinen over te nemen die dat hadden. Dat werd in gezamenlijk overleg gedaan en toen werden er wel treinen overgenomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ze zijn niet door de keuring gekomen, maar vanuit uw verantwoordelijkheid dacht u: het zijn bekende storingen, we moeten ze straks oplossen. U vond ze niet zwaar genoeg om op dat moment, kijkend naar de voorgeschiedenis, te zeggen: we moeten nu toch even wat meer doen aan de treinen.

De heer **De Leeuw**: Nee. Er is overigens wel een situatie opgetreden waarin er een storing in de trein zat die mij deed zeggen: deze nemen we niet over, eerst moet die storing opgelost worden. We gingen vrij specifiek, nee, niet vrij

specifiek, maar héél specifiek om met die storingen. Alleen als het een bekende storing was waarvan we wisten dat er een oplossing voor was, die ook geïmplementeerd zou worden, accepteerden we zo'n storing.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is ook een fysieke keuring gedaan, waarin die treinen helemaal goed werden bekeken. De heer Meerstadt vertelde vorige week -- we hadden het daar net al over in dit verhoor -- dat de treinen verschillend waren. Ook uit onderzoek dat heeft plaatsgevonden, blijkt dat er verschillen waren in de afwerkqualiteit. In sommige gevallen was de afwerkqualiteit onder de maat. Zag u dat toen al bij die fysieke inspectie?

De heer **De Leeuw**: Bij welke fysieke inspectie?

Mevrouw **Bergkamp**: Van de treinen die APTO werden overgenomen.

De heer **De Leeuw**: De laatste zeer gedetailleerde inspectie vond bij PTLF plaats. Bij APTO vond alleen een zichtcontrole plaats op de punten die openstonden. Het kan natuurlijk zijn dat je iets nieuws vond, maar je haalde niet alles weer open.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar je keek wel of treinen verschillend zijn, lijkt mij.

De heer **De Leeuw**: Dat zou je feitelijk in die PTLF-controle hebben moeten vinden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer vond de PTLF-controle plaats?

De heer **De Leeuw**: Bij de ene trein was dat vlak daarvoor. Soms was het al een paar maanden eerder. Dat ligt er een beetje aan.

Mevrouw **Bergkamp**: Laat ik de vraag anders stellen. Is bij PTLF-controles, die soms voor de APTO-keuring waren en soms erna -- daar zat soms niet heel veel tijd tussen -- vastgesteld dat de afwerkqualiteit op bepaalde plaatsen van die treinen onder de maat was?

De heer **De Leeuw**: Als dat geconstateerd werd, werd dat vastgelegd. Dan werd dat of ter plekke hersteld of gewijzigd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar zag u dat op dat moment? Waren er verschillen?

De heer **De Leeuw**: Hebben we het nu over de afwerkqualiteit of over verschillen?

Mevrouw **Bergkamp**: Beide.

De heer **De Leeuw**: Als dat geconstateerd werd, werd het vastgelegd. Als het niet geaccepteerd werd door de inspecties, dan werd het op een lijst van open items gezet en moest het nog nagewerkt worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat er op zo'n moment gebeurt met de verschillen is misschien een heel technisch verhaal. Voordat die treinen APTO, dus voortijdig, werden overgenomen, werd er gekeurd. Er was een fysieke inspectie. We hebben het net gehad over die eis van 1.000 kilometer waar die treinen niet aan voldeden. Het doel van zo'n fysieke inspectie is om te noteren op welke punten de trein nog niet voldoet aan de kwaliteitseisen of aan de technische eisen.

De heer **De Leeuw**: Ja. Dat komt op een lijst te staan en het moet nagewerkt worden. Het zit ook in de overnameprotocollen vastgebakken, zeg maar, zodat duidelijk is wat de status is van de treinen en welke plichten de leverancier nog heeft, na de overname, om zaken te verhelpen.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren dat lange lijsten?

De heer **De Leeuw**: Ja, dat ligt eraan wat je lang noemt.

Mevrouw **Bergkamp**: Vanuit uw ervaring.

De heer **De Leeuw**: Ja, het waren meer punten dan gebruikelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u daar wat voorbeelden van noemen, om het wat beeldender te maken? Wat stonden er voor dingen op?

De heer **De Leeuw**: Veel interieur, wat bekabelingswerk. Wat we natuurlijk ook vastlegden bij de overname was met name de ervaring met de huurtreinen. Dat komt niet zozeer neer op de productiekwaliteit, maar veel meer op het functioneren. We hadden al wat extra ervaring en die zaken legden we ook vast. Dat waren problemen die we al geconstateerd hadden voor de afname. Aantallen weet ik niet. Dat ligt er ook een beetje aan hoe je dingen telt die eenmalig vastgelegd zijn, maar die bij elk rijtuig terugkwamen. Is honderd dingen nu veel of niet?

Mevrouw **Bergkamp**: Het waren er in ieder geval meer dan u gewend bent, meer dan gebruikelijk is.

De heer **De Leeuw**: Ja, zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Een aantal van die treinen wordt voortijdig overgenomen. Daar zit een planning achter. Heeft AnsaldoBreda die lijst met openstaande punten daarna voortvarend opgepakt of viel dat tegen?

De heer **De Leeuw**: Hier maak ik ook weer onderscheid tussen de mechanische zaken en de software. Bij de software zagen we een snelle ontwikkeling. Daar stuurden we ook op, omdat we zagen dat je met een aantal wijzigingen heel veel problemen zou kunnen oplossen.

Mevrouw **Bergkamp**: De software ging goed. Die dingen pakten ze goed op.

De heer **De Leeuw**: De fysieke afwerkingszaken gingen minder goed. Ook lastig was dat je het probleem moet analyseren voordat je überhaupt tot een oplossing kunt komen. Dat ging niet bij alle problemen even snel. We hebben daar ook op gestuurd. Wij wilden graag dat er meer personeel zou komen in

de Watergraafsmeer, om met name die mechanische zaken sneller op te lossen. Wij wilden ook meer ingenieurscapaciteit om de problemen technisch te analyseren. Daar waren wij met name rond de jaarwisseling 2012/2013 heel druk mee bezig. Toen was het vrij snel voorbij.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar komen we straks nog op terug. U gaat nu wel heel snel.

De heer **De Leeuw**: O, sorry!

Mevrouw **Bergkamp**: Daar zitten nog wat vragen tussen. U zegt dat AnsaldoBreda de softwaregerelateerde zaken goed aanpakte. Met zaken die eerder een kwestie waren van wat wij vakmanschap noemen, de afwerkqualiteit, was het lastiger.

De heer **De Leeuw**: Ja. Dan moet je echt mechanisch aan een trein gaan sleutelen of componenten aankopen en zo. Dat liep veel trager. Daar zat blijkbaar een heel proces achter, dat gewoon moeizamer ging bij ze.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Dan geef ik het woord even aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Aan het begin van dit verhoor zoomden wij met name erop in dat u probeerde om AnsaldoBreda te houden aan het contract. Dat was een onderdeel waarin we vooral zagen dat er behoefte aan was, gelet op de afspraken, om AnsaldoBreda aan het contract te houden. Zodra zij hulp vroegen, zette u wel een stap, maar altijd binnen grenzen, zo van: laten we de verantwoordelijkheid niet overnemen. Ergens gaandeweg dit verhoor valt op dat die "contract is contract"-houding wordt losgelaten, omdat er een enorme tijdsdruk komt, omdat die treinen in dienst moeten worden genomen. Dan wordt ten opzichte van treinen die niet voldoen aan het contract -- mevrouw Bergkamp heeft dat helemaal met u doorgenomen, inclusief die 1.000 kilometer -- die "contract is contract"-houding geleidelijk losgelaten. Zo beluister ik het. Wanneer is die draai er gekomen? Is dat omdat jullie toen wisten dat de terugvaloptie er niet meer was? Was het omdat jullie aanhikten

tegen die datum van december, waarop die trein in dienst genomen moest worden? Wanneer is die shift van houding er gekomen?

De heer **De Leeuw**: Ik moet even nadenken over uw vraag. Het klopt wat u zegt over hoe we begonnen. Later bij het testen zijn we met name zelf capaciteit gaan leveren om AnsaldoBreda hun werk te kunnen laten doen. We zijn dus gaan helpen. Op het laatst is er weloverwogen, omdat er haast bij was, besloten tot zo'n APTO-constructie. Daarbij is min of meer ook besloten om af te wijken van het oorspronkelijke contract en om dus een soort tussenfase in te lasten. Het is niet zo dat wij allerlei zaken maar accepteerden, want die moesten wel degelijk nog opgelost worden. Dat van die shift kan ik niet precies zeggen, maar het is wel zo dat de operator, die moest beoordelen of hij met die treinen een dienstregeling kon rijden, uiteindelijk heeft gezegd: ik kan met deze treinen in deze status een dienstregeling rijden. Op basis daarvan is toen besloten, in tegenstelling tot de "contract is contract"-houding die bij NSFSC het adagium was, toch een addendum te maken en over te gaan tot APTO. Als u vraagt wanneer die shift plaatsvond, dan is dat naar mijn idee op dat moment geweest.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat jullie op een bepaald moment kozen voor het lenen van treinen, omdat de machinisten het moesten leren. Althans NSFSC koos voor het lenen van treinen, laat ik het zorgvuldig formuleren, maar dat uit die leenfase toch wel behoorlijke problemen blijken. In plaats van dat iedereen zegt: nu is het klaar, worden die treinen juist overgenomen. U legt dat uit van de software, maar we begrijpen dat het bij die software vooral ging om het resetten en dat dezelfde problemen steeds weer terugkwamen. Hebt u daar nog een verklaring voor? Het lijkt alsof het slechts ging om een software-aanpassinkje en om hier en daar een reset, maar uiteindelijk kwamen die problemen gewoon terug.

De heer **De Leeuw**: Ik herken niet wat u zegt. Er waren natuurlijk verschillende soorten problemen en het zal best voorgekomen zijn dat er eens voor een probleem een oplossing werd geïmplementeerd, waarna bleek

dat het probleem er toch bleef, dus dat het feitelijk geen oplossing was. Ik ken het niet zo algemeen als u het net stelde, zeker niet.

De **voorzitter**: Wij lezen van veel problemen dat ze even opgelost leken en dan weer terugkwamen. Dat blijkt uit de documentatie, dus hoe reageert u daar dan op?

De heer **De Leeuw**: U noemt het woord "resetten". Resetten klinkt voor mij heel erg als een tijdelijke oplossing en niet als een definitieve oplossing. Maar ik heb het over de definitieve oplossingen.

De **voorzitter**: U zag wel definitieve oplossingen.

De heer **De Leeuw**: Nou ja, uiteindelijk is softwareversie 7.4 op de APTO-trein gezet op 16 mei. Die verving 7.2 of 7.0, en er zaten verbeteringen in. In augustus stond de softwareversie 8.0 al klaar. Het invoeren van een softwareversie is ook geen sinecure. Dat moet ontwikkeld worden, het moet toegelaten worden, er moet gecertificeerd worden, er moet een "common safety method"-analyse overheen et cetera. Er moet van alles en nog wat gebeuren. We hadden het net over tijdigheid. Er gebeurde wel wat. Dat is de reden waarom ik zeg: er kwamen wel oplossingen. Of het voldoende was, is een andere vraag, maar ik zag wel degelijk vooruitgang.

De **voorzitter**: Oké, wij gaan door.

Mevrouw **Bergkamp**: Je krijgt wel de situatie dat je één partij hebt die wel naar de treinen heeft gekeken -- u hebt naar de treinen gekeken, uw mensen -- maar je hebt ook een operator, HSA, die snel met die treinen wil gaan rijden. Heeft HSA ooit naar de treinen gekeken? Waren zij betrokken bij zo'n inspectie? Wisten ze bij HSA van de openstaande punten?

De heer **De Leeuw**: Niet bij de bouwinspecties.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het nu even over die APTO-fase.

De heer **De Leeuw**: Ik zit te denken waar zij wel en niet bij waren. Toen zij treinen huurden, waren zij bij de overname van die treinen, van die huurtreinen.

Mevrouw **Bergkamp**: December 2011 was dat.

De heer **De Leeuw**: Ja, en januari 2012. Het ging om twee treinen. Dat deden ze samen met de deelprojectleider kwaliteit aan onze zijde en de inspecteur, omdat zij natuurlijk veel ervaring hadden met die treinen en dan kwam er iemand van HSA bij.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was of zij ook betrokken waren bij die APTO.

De heer **De Leeuw**: Ik probeer na te denken over waar ze wel of niet bij waren. HSA was in ieder geval altijd wel aanwezig bij de 1.000 kilometer-rit. Wat er dan gebeurde, was dat meestal een inspecteur zelf door de trein en om de trein heen liep met AnsaldoBreda, om de lijsten af te lopen en te bezien wat inmiddels opgelost was. Dat betrof meer het functioneren en dus niet zozeer de lijst van fysieke zaken die nog opgelost moesten worden. Het ging meer over de ervaringen die tijdens die 1.000 kilometer opgedaan waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarvan waren zij op de hoogte?

De heer **De Leeuw**: Ja. Bij elke trein die APTO overgenomen werd, werd een lijst gemaakt. Die werd geanalyseerd door onze technisch projectleider, samen met AnsaldoBreda. Die lijst werd op mijn bureau gelegd en dan hadden wij -- of ik, of mijn technisch projectleider en ik -- overleg met HSA over de status van die trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus HSA was op de hoogte van de uitkomst van die 1.000 kilometer-rit en van de lijsten die er waren met openstaande punten.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is belangrijk om te weten. Vervolgens start de dienst van de Fyra, eerst richting Rotterdam en vanaf december 2012 naar Brussel. December en januari doen zich diverse problemen voor, toch ook grote problemen. De dienst valt tegen, er zijn zorgen over de betrouwbaarheid. De trein wordt op een gegeven moment uit dienst gehaald. Ik wil het even hebben over de periode waarin de trein nog reed. Toen is daar heel veel over te doen geweest. Zelfs in de Tweede Kamer is erover gesproken dat er zorgen waren. Er waren ook veel klachten van reizigers. Op 11 januari 2013 stuurt u een brief aan AnsaldoBreda, waarin u schrijft dat u twee nieuwe treinen wilt overnemen. U gaf aan: conform de koopovereenkomst, dus PTO. U zei in dit verhoor net: wij zijn nooit overgegaan tot PTO en dus het echte overnemen van die treinen. Maar op 11 januari 2013 schreef u een brief waarin u eigenlijk aangaf: wij willen die treinen wel PTO overnemen. Waar komt dat vandaan?

De heer **De Leeuw**: In het najaar van 2012 waren wij treinen APTO aan het overnemen. AnsaldoBreda zei op een gegeven moment toen de toelating in België speelde, ik meen in september: nu moet je de treinen PTO gaan overnemen. Daar zat voor hun wel degelijk een verschil in, omdat er aan de PTO-milestone wat andere zaken contractueel vastzaten. Ze hadden er belang bij. Wij zeiden echter: ja, ho eens even, aan die Belgische toelating zit ook een aantal voorwaarden vast en daarvoor zijn wijzigingen aan de trein nodig. Voor die wijzigingen aan de trein vroeg AnsaldoBreda nogal wat geld. Het was ons ook onduidelijk of die wijzigingen wel tijdig genoeg, conform de voorwaarden die de Belgische toelater had gesteld, konden worden doorgevoerd. Dus hebben wij gezegd: wij blijven bij APTO en gaan niet PTO overnemen. En AnsaldoBreda zei: dan worden er geen APTO-treinen meer overgenomen. Dat speelde volgens mij allemaal in oktober, ongeveer. Gelukkig hadden wij nog net een addendum getekend in de APTO-overeenkomst voor twee treinen, die in de eerste week of in de eerste twee weken van november nog overgenomen zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even: APTO staat voor het voortijdig overnemen van een trein, en nu speelde de discussie over PTO, en dat is dat je echt treinen overneemt. Ik zeg dit even voor de mensen die meeluisteren. Preliminary take-over.

De heer **De Leeuw**: Er staat "preliminary" omdat er nog twee jaar garantietermijn en daarna nog een final take-over komt. Dat is dan de uiteindelijke, echte overdracht. Maar de trein gaat wel al in eigendom over bij PTO.

Wat gebeurde er toen, eind 2012? Wij hebben gedreigd met een kort geding, of in ieder geval NSFSC en NMBS, om af te dwingen dat zij die wijzigingen zouden doorvoeren. Die dreiging met dat kort geding en veel overleg met AnsaldoBreda zorgden ervoor dat AnsaldoBreda toch bereid was, die wijzigingen tijdig door te voeren. Ze gaven ook aan hoe ze dat zouden gaan doen. De prijs was nog wel een punt van discussie, maar uiteindelijk is daar onder protest mee akkoord gegaan. Er is ook juridisch door NSFSC en NMBS uitgezocht hoe dat kon en op enig moment waren ze eruit. Dat is mij medegedeeld. Er was dus overeenstemming over die wijzigingen en daarmee konden we overgaan op PTO.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even: bij APTO gaat ook het eigendom al over. Wat is dan nog het verschil met PTO?

De heer **De Leeuw**: Eigenlijk niet meer zo veel.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is dan nog slechts een cosmetisch verschil.

De heer **De Leeuw**: Er zaten wel wat verknoppingen in het contract. Bepaalde zaken werden gekoppeld aan de PTO-milestone. Daar speelde wel wat, in financiële zin.

Mevrouw **Bergkamp**: U ging in ieder geval twee nieuwe treinen overnemen en uw verhaal daarbij is dat AnsaldoBreda geen nieuwe treinen meer APTO

wilde. Er was discussie over een aantal aanpassingen. Vervolgens is er nog bedreigd met een kort geding. U kreeg bericht vanuit NSFSC?

De heer **De Leeuw**: Dit is toch wel wezenlijk. Dit soort discussies ... Ik voerde de correspondentie wel, want ik was natuurlijk wel betrokken bij de inhoud van die wijzingen en bij de vraag of wat zij schreven ook plausibel was, maar het uiteindelijke overleg hierover werd door Dublin met Italië gevoerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het probleem was opgelost tussen AnsaldoBreda, NSFSC en NMBS. AnsaldoBreda ging waarschijnlijk nog een aantal dingen wijzigen aan de treinen, maar de rekening ging naar ...? AnsaldoBreda moest toch een aantal zaken nog aanpassen in de trein en er was toch ook discussie over de vraag wie daarvoor de rekening betaalt?

De heer **De Leeuw**: Nee, over de hoogte van de rekening. Wij vonden het ten eerste belangrijk dat de wijzigingen die zij voorstelden, tijdig gedaan werden, vanwege de voorwaarden aan de toelating in België. Ten tweede vonden wij dat zij daar de hoofdprijs voor vroegen. Wij voelden ons gehanteerd of onder druk gezet om dat snel te accepteren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was meerwerk in feite? Mag ik dat zo stellen?

De heer **De Leeuw**: Daar ging de discussie ook nog eens over, of dat niet gewoon al binnen de scope van het contract zou moeten vallen of niet. Uiteindelijk is er een oplossing gevonden en daarmee heeft AnsaldoBreda aangegeven dat ze die wijzigingen tijdig zouden doorvoeren of in ieder geval binnen bepaalde termijnen, en over het bedrag dat ervoor stond, is een soort "onder protest"-clausule opgenomen, maar die hebben de juristen van NSFSC bepaald. Uiteindelijk kwam ook de brief die u net noemde, de bekende brief met daarin: "kom maar met je treinen", want daar lijkt het op. Er is veelvuldig overleg geweest door Ierland met de juristen en met NMBS.

Mevrouw **Bergkamp**: Was daarin ook de kwaliteit van de treinen betrokken?

De heer **De Leeuw**: Niet specifiek, want het afhandelen van die garantie-items was een lopende zaak. De treinen die al overgenomen waren, zaten inmiddels in garantie.

Mevrouw **Bergkamp**: We zitten in een situatie dat de treinen van start zijn gegaan, in december ook naar Brussel. Er zijn problemen in verband met de betrouwbaarheid, met uitval, met reizigers die ontevreden zijn en vervolgens gaat het ook nog een keer sneeuwen in januari.

De heer **De Leeuw**: Dat was vlak daarna.

Mevrouw **Bergkamp**: Op dat moment waren er al behoorlijke problemen met die treinen. De vraag hoe dat nu moet met die treinen heeft geen rol gespeeld in de overname van twee nieuwe treinen, zegt u?

De heer **De Leeuw**: Voor zover ik daarbij betrokken ben geweest -- want dit was echt iets wat in Brussel en Ierland plaatsvond -- was er geen echte noodklok vanuit de operator dat we maar even moesten temporiseren. Sterker nog: er was een sterke behoefte aan treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: Vanuit NedTrain?

De heer **De Leeuw**: Mijn ervaring is dat je, als je onderhouder bent, altijd op het laatste moment werkt en dan wordt het hardst gewerkt om de zaak draaiende te houden. Die hebben heel veel werk moeten verrichten om die treinen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Waren die niet blij dat er nog nieuwe treinen ...?

De heer **De Leeuw**: Dat weet ik niet. Ik weet alleen dat het heel druk was op de Watergraafsmeer en dat er heel veel werk verzet moest worden. Ze hebben echt heel erg hun best gedaan om de vloot in de vaart te houden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u zegt: hoe de treinen functioneerden, heeft geen rol gespeeld in de discussie over het overnemen van twee nieuwe treinen.

De heer **De Leeuw**: Klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: En u was slechts de penvoerder als het gaat over de brief van 11 januari?

De heer **De Leeuw**: Ik kreeg die tekst letterlijk aangereikt.

Mevrouw **Bergkamp**: Als wij even een schets maken. Wij hebben het in dit verhoor met elkaar gehad over het feit dat treinen de fabriek hebben verlaten op een moment dat er nog veel openstaande punten waren. We hebben het gehad over de APTO-constructie, dat die treinen niet door de inspectie kwamen, bijvoorbeeld vanwege die 1.000 kilometer en omdat er toch nog veel open punten waren. Dan ga je naar de nieuwe fase. Je gaat rijden met de treinen. Er zijn nog steeds zorgen en problemen met de betrouwbaarheid, en er worden nieuwe treinen overgenomen. Als ik dat zo aan u voorleg, wat voor beeld schets ik dan aan u?

De heer **De Leeuw**: Het is niet het beeld dat wij op dat moment hadden. Er waren open items, dat is gebruikelijk, die werden niet ernstig genoeg bevonden om geen treinen meer over te nemen. HSA kon ermee rijden. HSA heeft maandenlang gereden met treinen. De verwachting was ook dat de bedrijfszekerheid zou verbeteren. HSA gaf ook aan: er zit een zekere verbetering in. Volgens mij is dat zelfs tot in december zo gegaan. De staatssecretaris heeft nog een brief aan de Tweede Kamer gestuurd met positieve berichten over de eerste ervaringen en met een vergelijking met de eerdere introductie van ander materieel, want dat was toch wel het referentiekader dat ik zag en dat bij HSA nadrukkelijk gebruikt werd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat positieve beeld was ook nog zo rondom de brief van 11 januari?

De heer **De Leeuw**: Dat weet ik eigenlijk niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens mij was het beeld toen iets minder positief, dacht ik.

De heer **De Leeuw**: Dat zou kunnen, maar volgens mij is het bijna tot het eind van het jaar, tot eind december ...

Mevrouw **Bergkamp**: Snapt u het beeld dat wij schetsen? De brief van 11 januari gaat over het overnemen van twee nieuwe treinen, maar ook erover dat de andere treinen er mogen komen. Het is echt een overname van de volledige vloot, terwijl er op dat moment toch ook wel echt serieuze problemen speelden met de betrouwbaarheid van de treinen.

De heer **De Leeuw**: Het was voor ons, althans voor HSA, natuurlijk moeilijk inschatten of dat dan steeds erger zou worden. Er zitten immers ook heel erge pieken en dalen in de dagelijkse beschikbaarheid en bedrijfszekerheid. De vraag is of die eigenlijk relatief korte periode van een paar weken veelzeggend is over de toekomst. Weinig treinen, korte periodes. Statistisch is dat lastig, maar er was druk op de komst van meer treinen, want men had geloof ik ook al voor april een nieuwe dienstregeling bedacht. Dan moest de dienst uitgebreid worden. En vergeet ook niet dat de Belgische spoorwegen zaten te trappelen om treinen. Die vroegen al vanaf augustus, september om treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar heb ik nog een vraag over. Waren die twee nieuwe treinen bestemd voor NSFSC of voor NMBS?

De heer **De Leeuw**: Een voor NMBS en een voor NSFSC.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u. We gaan weer verder. We hebben het gehad over de brief van 11 januari. Op 17 januari wordt de trein uit dienst gehaald. Daar zitten in feite dus maar een paar dagen tussen. De reden was dat in België onder winterse omstandigheden een afdekrooster van de trein is

gevallen. U kent de koopovereenkomst goed. Als projectleider moest u natuurlijk kijken of de treinen voldeden aan die koopovereenkomst. Stond ook in die koopovereenkomst dat je minder hard moest rijden in winterse omstandigheden?

De heer **De Leeuw**: Daarover is altijd heel veel spraakverwarring geweest. Ik kan er het volgende over zeggen. Daarover stond niets in de koopovereenkomst. In de koopovereenkomst staat dat de trein moet voldoen onder alle omstandigheden zoals daar genoemd, dus ook bij normaal gebruikelijke klimatologische omstandigheden in een bepaald deel van Europa. Zo werd dat dan geformuleerd, in een zogenaamde UIC-fiche, dat is een bepaalde norm. Dus ook bij gebruikelijke sneeuw. Er stond wel iets in over sneeuw. Dat is ook door AnsaldoBreda gebruikt. Zij beweerden dat de trein bij een bepaalde hoeveelheid water of sneeuw -- een bepaald aantal centimeter boven de spoorstaven of weet ik wat -- nog wel met 20 km/u verplaatst moest kunnen worden. Je moet dus nog wel met de trein weg kunnen als je extreme situaties hebt zoals overstromingen of zo. Dat werd door AnsaldoBreda als volgt uitgelegd: als het sneeuwt, hoeft de trein nog maar 20 km/u te rijden. Dat vond ik een belachelijk uitleg. Daarover heb ik erg veel correspondentie met ze gevoerd. Voor het overige stonden er geen voorwaarden in over sneeuw. Er was in België wel een item over winterse omstandigheden, want in de toelating heeft de certificerende instantie Belgorail gezegd: als er winterse omstandigheden heersen en er sneeuw ligt, moet de maximumsnelheid van de trein beperkt worden. Ik kan het niet precies zeggen, maar de strekking is dat de maximumsnelheid beperkt moest worden met ik meen 20 km/u. Dus niet tot 20 km/u, maar er moest 20 km/u vanaf.

Mevrouw **Bergkamp**: Is dat over het algemeen zo? Of specifiek voor de Fyra?

De heer **De Leeuw**: Dat was specifiek voor de Fyra. Daar zit een hele discussie achter van remspecialisten die uitleg gaven over de remsystemen et cetera. Dat zijn de zaken waar ik van wist.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er niet in de koopovereenkomst stond: matig uw snelheid in heftige weersomstandigheden.

De heer **De Leeuw**: Nee, maar de nuance zegt wel dat het algemeen bij spoorwegen gebruikelijk is dat je in speciale omstandigheden, die niet zo vaak voorkomen, speciale aanwijzingen aan je personeel kunt geven.

Naderhand is mij een en ander gebleken, toen we gingen kijken naar de problemen die opgetreden waren en toen AnsaldoBreda die problemen aan het oplossen was. Ze hadden heel constructieve wijzigingen voorgesteld in de loop van februari ...

Mevrouw **Bergkamp**: Daar komen we straks nog op.

De heer **De Leeuw**: Naderhand is mij gebleken dat in andere landen bij echte hogesnelheidstreinen die 300 km/u rijden of meer, er wel maatregelen genomen worden om de effecten die naderhand bleken op te treden, tegen te gaan of in ieder geval het risico te minimaliseren.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u zegt: in de koopovereenkomst werden geen beperkingen aangegeven. Volgens mij geldt ook voor de handleiding van AnsaldoBreda dat er niet in stond: matig uw snelheid.

De heer **De Leeuw**: Nee. We hebben er natuurlijk uitgebreid, ook in juridische zin, naar gekeken wat er staat. Volgens mij stond er wel ergens in dat je je te allen tijde moet aanpassen aan de omstandigheden of iets in heel algemene zin. Dat legden zij dan uit als: dat had je hierop ook kunnen toepassen. Wij vonden dat onvoldoende om in dit specifieke geval geldig te laten zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Is de trein getest op zijn functioneren in winterse omstandigheden? Was dat onderdeel van de bouw?

De heer **De Leeuw**: Ja en nee. Er waren testen voorzien in de klimaatkamer in Wenen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is een statische test, hè?

De heer **De Leeuw**: Dat is een statische test, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat wil zeggen dat de trein stilstaat, maar dat er gekeken wordt naar allerlei klimatologische effecten en wat die doen met de trein.

De heer **De Leeuw**: De hoofdreden dat je test, is met name het klimaatsysteem in de trein. Het gaat dus om het comfort van de reiziger. Je kunt het in die klimaatkamer heel heet en heel koud laten worden. Je kunt het er ook enigszins laten sneeuwen en vriezen. Meestal test je dan ook een aantal specifieke componenten, bijvoorbeeld de ruitenwissers, de deuren, de voettredes. Dat is toen ook gebeurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Op componentniveau.

De heer **De Leeuw**: Op componentniveau of op systeemniveau, dat je wat specifieke controles uitvoert. Het waait ook in dat ding, dus er vindt een soort sneeuwstormpje plaats.

Mevrouw **Bergkamp**: De trein in winterse omstandigheden testen, is niet standaard onderdeel van een test.

De heer **De Leeuw**: Nee. Met deze trein is wel ervaring opgedaan toen de trein voor engineeringstesten door AnsaldoBreda naar Velim in Tsjechië is gebracht. Daar is een testring en is de trein ook op winterse omstandigheden getest, maar dat was meer toeval.

Mevrouw **Bergkamp**: Omdat daar gewoon sneeuw lag.

De heer **De Leeuw**: Omdat er sneeuw lag, maar er waren geen specifieke sneeuwtesten. Ik heb naderhand nog weleens terug gehoord in de media dat er specifieke sneeuwtesten zouden zijn geweest. Dat was daar niet voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Het is geen standaard onderdeel van het testen.

De heer **De Leeuw**: Wij verwachtten geen problemen, want AnsaldoBreda heeft twee winters lang -- onder andere de winter van 2009, die nogal heftig was, ook voor ander materieel van de NS -- nadrukkelijk typetesten gereden onder winterse omstandigheden, met 250 km/u. Er was dus ook geen aanleiding om aan te nemen dat er iets niet goed was.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei daar net al iets over. Hadden die beschadigingen van de trein in de sneeuw voorkomen kunnen worden, bijvoorbeeld door de snelheid te verlagen?

De heer **De Leeuw**: Dat vind ik een heel moeilijke vraag. Ik ben nadrukkelijk betrokken geweest bij de oplossing en dus de analyse van wat hier gebeurt. Had het voorkomen kunnen worden door een snelheidsverlaging? Onze inschatting -- en dan doel ik op een aantal mensen dat er toen bij betrokken was -- is dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wie waren dat?

De heer **De Leeuw**: Mensen van NedTrain en van HSA. Toen het besluit is genomen, in de dagen dat het zo sneeuwde, om de dienstregeling stop te zetten en de treinen uit dienst te nemen, gold dat je wel kon doorrijden, maar ergens zit er dan een snelheidsgrens van 100 km/u, 140 km/u. Als je dat gaat rijden, voorkom je dit soort dingen wel, want dan zal het effect heel anders zijn. Daar zit echter ook weer een stuk statistiek in. Er hebben treinen gereden in dezelfde omstandigheden met dezelfde snelheid en dat heeft niet tot beschadigingen geleid.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw analyse is niet dat het voorkomen had kunnen worden door minder hard te rijden. "Het was te voorkomen geweest door minder hard te rijden" was niet de analyse waar u met een aantal collega's over gesproken hebt?

De heer **De Leeuw**: Jawel. Wij denken ... Laat ik het anders zeggen. Toen het besluit genomen moest worden, waren er twee treinen beschadigd. Gaan we dan doorrijden of niet? Toen zeiden wij ten aanzien van dit specifieke probleem, ik noem het even het Schotterflug-probleem, zo noemt de Duitser het -- ijs en stenen die van onder de trein butsen -- dat je waarschijnlijk goed kunt doorrijden als je de snelheid verlaagt. Dan zal er geen Schotterflug optreden en kun je toch veilig een dienstregeling rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt dat de hoge snelheid mogelijk ook heeft meegespeeld, kijkend naar de beschadigingen.

De heer **De Leeuw**: Ja. Dat zal zeker een rol gespeeld hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch zegt u ook dat een aantal andere treinen, de Thalys bijvoorbeeld, die ook heel hard reden, geen beschadigingen opliepen.

De heer **De Leeuw**: Dat ligt aan de aerodynamica die optreedt. Dat is een vrij moeilijk onderwerp waar AnsaldoBreda veel onderzoek naar heeft gedaan. Toen het eenmaal gebeurd was, wisten we ook dat daar ervaring mee was opgedaan in Duitsland en in andere landen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe moet ik uw woorden heel goed samenvatten? Zegt u nu: het is mogelijk een verklaring? Of zegt u: ik ben van mening dat het zeker een rol heeft gespeeld, kijkend naar de beschadiging?

De heer **De Leeuw**: De snelheid bedoelt u?

Mevrouw **Bergkamp**: De snelheid en het feit dat die niet verlaagd is.

De heer **De Leeuw**: Ik denk samen met het aantal mensen van toen dat dit niet opgetreden was als je de snelheid had verlaagd naar bijvoorbeeld 100 km/u. Het is een inschatting. Ik heb geen berekeningen. Die inschatting is gebaseerd op mijn ervaring. Als je op de Moerdijkbrug rijdt met harde wind, moet je ook je snelheid verlagen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ondanks dat het niet in de koopovereenkomst stond, ondanks dat het ook niet als zodanig in de handleiding stond van AnsaldoBreda, zegt u op basis van ervaring dat het handig was geweest om de snelheid te verlagen.

De heer **De Leeuw**: Dat zeg ik achteraf, want er stond wel in de koopovereenkomst dat de treinen het onder alle omstandigheden moesten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Die trein had het dus eigenlijk volgens het contract gewoon moeten doen.

De heer **De Leeuw**: Juist.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Begin 2011 komt het onderhoudsbedrijf NedTrain met een analyse, uitgevoerd naar de winterbestendigheid van de Fyra. Men baseert zich op wat men op dat moment van de Fyra zelf weet en op internationale ervaring. Men adviseert dat de snelheid omlaag gebracht moet worden en waarschuwt voor ophopende sneeuw onder de treinstellen, problemen met het sluiten van de deurtreden, problemen met de treinhoorn, eigenlijk allemaal problemen die later ook als zodanig zijn vastgesteld. NedTrain heeft dus in 2011 een analyse gemaakt. We zien dat een aantal van die zaken ook daadwerkelijk optreden in 2013. Hoe bent u met die analyse van NedTrain omgegaan?

De heer **De Leeuw**: Die analyse is besproken in het reguliere overleg dat wij hadden met de directeurs van NSFSC, HSA en NedTrain, die drie. Er is na wat discussie geconcludeerd dat dit niet hoefde te leiden tot extra acties,

want er stond meer in dat rapport. Er stond ook bijvoorbeeld in dat er geen grote problemen waren opgetreden tijdens de typetesten in 2009 of 2010, ik weet niet meer precies in welke periode dat was. Het ontwerp van de trein was ook al klaar. De trein was in productie, dus dan kun je niet weer alles overhoop gooien, anders krijg je in ieder geval vertraging. In dat gezamenlijke overleg is toen geconcludeerd, voor zover ik mij kan herinneren, om geen nadere acties te ondernemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen het advies van NedTrain uitkwam in 2011, waarvan we zien dat in 2013 een aantal dingen daadwerkelijk zijn uitgekomen, was uw inschatting om daar niets mee te doen.

De heer **De Leeuw**: Dat is toen besloten in ons reguliere overleg met de directies van die drie partijen.

Mevrouw **Bergkamp**: En een van de redenen was: de trein is nu toch al zo ver, hij is al ontworpen en men kan er misschien niets meer aan doen.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment in 2013 komt de NS-directie met een taskforce. Wat werd uw rol op het moment dat die taskforce er kwam?

De heer **De Leeuw**: Als ik het heel kort door de bocht zeg, nam die taskforce het project eigenlijk over in mijn ogen.

Mevrouw **Bergkamp**: Was uw rol uitgespeeld op dat moment?

De heer **De Leeuw**: Ik heb dat in mijn voorgesprek letterlijk zo gezegd, geloof ik. Zo voelde het in ieder geval wel. Wat er gebeurde was dat de NS onderzoek ging doen naar de treinen, of die nog wel inzetbaar zouden worden. Dat onderzoek werd geleid door de directie van NS en er is een aantal mensen ingehuurd om dat te analyseren. Wij hebben die mensen

ondersteund. Parallel daaraan ging de formele correspondentie en afstemming met AnsaldoBreda gewoon door.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar heb ik nog een vraag over. Op een gegeven moment kwam AnsaldoBreda met een oplossing voor het probleem van die beplating. U reageerde daar ook op in uw brief van 30 mei. Kwamen zij zelf met die oplossing of was dat op verzoek van HSA of NSFSC?

De heer **De Leeuw**: Toen de problemen in die winterweek speelden, heb ik volgens mij al op 16 januari mijn eerste e-mail verstuurd en daarna op zondag 20 januari een uitgebreide notice of default.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is dat?

De heer **De Leeuw**: Een tekortkomingsstatement. Naderhand is dat in brieven van de NS en van NSFSC min of meer herhaald. Ik vond namelijk dat er actie ondernomen moest worden en dat zij meer presentie op de Watergraafsmere moesten hebben, dat zij het met eigen ogen moesten aanschouwen en meer engineeringcapaciteit moesten krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag betrof die beplating. Zij kwamen uiteindelijk met een oplossing.

De heer **De Leeuw**: Daar zat een stap voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag is: kwam het verzoek om die oplossing vanuit NSFSC of kwam AnsaldoBreda zelf met die oplossing?

De heer **De Leeuw**: Ik heb geëist dat er een oplossing moest komen, al in mijn eerste mail, volgens mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het kwam vanuit u, het was uw initiatief? U zei: er moet een oplossing komen voor die beplating?

De heer **De Leeuw**: Ja, voor de problemen die er die winter speelden. En overigens nog veel meer, maar: ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervolgens komen ze met een oplossing en u reageert daarop in een brief op 30 mei. Wat stond er in die brief?

De heer **De Leeuw**: Het was een vrij moeilijk gestelde brief, want het ging over de technische oplossing.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was de strekking van die brief?

De heer **De Leeuw**: Dat wij het met de technische oplossing die zij gepresenteerd hadden, eens waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is helder. Er waren problemen met de beplating. U hebt zelf via de mail al vrij snel verzocht om een oplossing. Zij kwamen met een oplossing en u zei: dat gaan we zo doen.

De heer **De Leeuw**: Dat ging overigens niet over één nacht ijs, want daar is een hoop discussie aan vooraf gegaan. Het is dus niet zomaar gebeurd.

Mevrouw **Bergkamp**: We kunnen ons inderdaad voorstellen dat daar heel veel nachten ijs overheen zijn gegaan.

De heer **De Leeuw**: Het was inmiddels voorjaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u er op dat moment nog vertrouwen in dat AnsaldoBreda die problemen ook daadwerkelijk zou oplossen?

De heer **De Leeuw**: Bedoelt u specifiek dit, of in het algemeen?

Mevrouw **Bergkamp**: De problemen met het afdekrooster, die beplating, wetende dat het een struggle is geweest om al die openstaande punten opgelost te krijgen. Nu komen ze met een oplossing daarvoor. U zegt dat u

het inhoudelijk een goede oplossing vond, maar had u er ook vertrouwen in dat AnsaldoBreda dat probleem adequaat en snel zou kunnen oplossen?

De heer **De Leeuw**: Bij "snel", dat herhaal ik, zal ik mijn hart blijven vasthouden, maar ze hadden wel een degelijke oplossing waar een hoop analytisch ingenieurswerk aan vastzat. Die werd overigens ook goed getoetst door Lloyd's-technici, door mensen van NMBS. Wij waren overtuigd dat het een oplossing was.

Mevrouw **Bergkamp**: De beplating waar het om ging, zeg ik even voor de mensen die dit volgen, was de onderkant van de trein. Die moest versterkt worden, omdat die niet bestand was tegen de dynamiek van sneeuw en ijs en daardoor beschadigd raakte.

De heer **De Leeuw**: Ik zou het iets anders formuleren. Waar bij deze trein twee rytuigen bij elkaar komen, waar je doorheen loopt, daar was nogal veel ruimte. Daar kon in bepaalde weersomstandigheden, zeker met sneeuw, ijs en stenen die vaak tussen het spoor liggen, ijsophoping plaatsvinden. Dat had aerodynamische effecten ...

Mevrouw **Bergkamp**: Waardoor beschadigingen optraden.

De heer **De Leeuw**: ... waardoor er grote brokken ontstonden die ervanaf konden vallen, en die dan tot beschadigingen konden leiden.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat een ontwerpfout?

De heer **De Leeuw**: Ik durf dat eigenlijk niet te zeggen. In principe ja, want die trein had in eerste instantie ... Als we teruggaan naar de tijd waarover we spreken en waarin het contract gesloten werd, ik zeg maar even 2004, dan weten we nu -- kennis achteraf, dus -- dat in die tijd de kennis over het fenomeen van die aerodynamische effecten, wat ik net al Schotterflug noemde, in de kinderschoenen stond. Deutsche Bahn had er net ervaring

mee opgedaan. Daar was het een groot probleem en daar zijn de ICE's ook op aangepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik onderbreek u even. U zegt: het is een ontwerpfout, maar als we teruggaan in de tijd was er toen nog niet zo heel veel bekend over dit probleem.

De heer **De Leeuw**: We hebben er ook het ontwerp niet op getoetst.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat begrijp ik.

De heer **De Leeuw**: Als we het geweten hadden ... Het kan goed zijn dat dit soort problemen inmiddels zo bekend zijn dat ze dadelijk ook in normen terechtkomen, zo van: houd met je trein rekening met dit soort effecten. Dan wordt dat de norm.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij gaan naar eind mei 2013. De heer Descheemaeker geeft een presentatie, waarin hij aankondigt dat de Belgische spoorwegen met de Fyra stoppen. Herkende u het beeld dat hij schetste over de problemen met de Fyra?

De heer **De Leeuw**: Ik herkende alle foto's die hij toonde, zonder het beeld te willen bagatelliseren dat hij initieel heeft neergezet en dat er eigenlijk nog steeds is, heb ik mij wel afgevraagd of hij bij alles wat hij zei, werkelijk gezegd heeft dat het de veiligheid aanging of niet. Ik heb de presentatie een aantal keren moeten terugkijken.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u de beelden herkende, maar zich niet kon vinden in de manier waarop het werd gepresenteerd? Of waar kon u zich niet in vinden?

De heer **De Leeuw**: De meeste van de voorbeelden kende ik natuurlijk. Niet allemaal, maar ik kende de weerbarstigheid van de spoorwegen, van wat er

gebeurt, wat je ziet als je in de werkplaats bent en de treinen komen terug na een weerbarstige rit in slecht weer.

Mevrouw **Bergkamp**: Vond u die beelden overdreven?

De heer **De Leeuw**: Nee, het ging meer om de kleuring die eraan gegeven werd en soms ook -- dat is wat ik net probeerde uit te drukken -- de vraag of hij nu wel de veiligheidskaart speelde of niet, met wat hij zei. Ik heb het laatst nog eens teruggekeken. Nee, hij zegt het niet, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap u niet helemaal. U zegt dat u de beelden herkende, maar wat stoorde u dan? Wat herkende u niet?

De heer **De Leeuw**: Nee, niet stoorde.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft hij iets gezegd waarvan u dacht: dat klopt niet?

De heer **De Leeuw**: Nee, maar door het seriematig achter elkaar leggen van een aantal beelden -- en ik wil het echt niet bagatelliseren -- werd er wel een beeld gevormd. Toen de presentatie voorbij was -- ik zat samen met een aantal collega's, ook met mensen uit Ierland erbij -- was mijn eerste uitspraak: dit project is ten einde.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net iets over de veiligheidskaart. Wat bedoelde u daarmee? Hij speelde niet de veiligheidskaart?

De heer **De Leeuw**: Veiligheid is natuurlijk een moeilijk begrip. Het is geen absoluut begrip. Er werd in de presentatie gesuggereerd dat het in een aantal zaken om de veiligheid zou gaan. Hij heeft die kaart niet gespeeld en de veiligheid niet genoemd. De deur, de strip op het dak ... Mensen die in de spoorwegwereld werken, weten dat er weleens een bovenleiding op het dak van een trein valt. Dus niet eens een deel van de trein naar de bovenleiding, maar omgekeerd. Er zijn allerlei voorzieningen voor om dat geen risico te laten zijn voor de reizigers, het personeel en de omgeving. Als er al iets

gebeurt, is er een veiligheidsmanagementsysteem, in dit specifieke geval noemen we dat vaak veiligheidsstoringen, waarbij er een risico zou kunnen zijn. Die onderzoek je. Daar zijn hele systemen voor. Dat is in de luchtvaart zo en dat is ook in de spoorwegwereld zo. Dat geldt ook voor deze strip. Het zit 'm in de manier waarop het gepresenteerd werd. Hij deed het voorkomen alsof je er niet aan moest denken dat die strip de bovenleiding geraakt had.

Mevrouw **Bergkamp**: U moet mij maar corrigeren in dezen als ik het verkeerd interpreteer, maar u zegt wel een aantal dingen. U zegt: de beelden kloppen, maar door de presentatie, door dat allemaal achterelkaar te laten zien, werd er een totaalbeeld gecreëerd waarvan u dacht dat het betekent dat die trein niet goed is, einde project.

De heer **De Leeuw**: Niet dat die trein niet goed is, maar dat er feitelijk voor de buitenwereld een beeld gecreëerd is ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wat voor beeld dan? Wat voor beeld liet de heer Descheemaecker zien?

De heer **De Leeuw**: Het is een onveilige trein waar alles vanaf valt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is het beeld dat de heer Descheemaecker liet zien?

De heer **De Leeuw**: Ik zeg het even in mijn woorden nu.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar kon u zich niet in vinden, begrijp ik.

De heer **De Leeuw**: Nou, er waren wel problemen met die treinen. Die treinen waren nog niet af, dus ik ontken niet de beelden die er waren, maar ik had wel duidelijk het gevoel dat hier een partij aan het spreken was die eigenlijk gewoon van het project af wilde.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 3 juni 2013 besluit ook de NS-directie om te stoppen. Men stelt dat de treinen buitensporig veel fouten laten zien en dat de afbouw kwaliteit onvoldoende is. Er wordt zelfs gesteld dat er bij de inspectie van een halve trein meer dan 250 te herstellen punten zijn gevonden. Als we het nu hebben over die punten en de analyses die toen gemaakt zijn, waren dat nu veel meer openstaande punten dan u eerder signaleerde? Met andere woorden: zijn die openstaande punten gewoon doorgegeven en eigenlijk niet opgelost?

De heer **De Leeuw**: Gedeeltelijk. Van wat er gebeurd is met de inspecties die de taskforce Fyra heeft gedaan, heb ik volgens mij twee keer een terugkoppeling gehad. Een keer hebben ze mij willekeurige foto's laten zien en dat was erg lastig, want ik wist niet van welke trein die afkwamen en wat daarvan de status was, of er met die trein al gereden was of niet, dus dat was lastig. De tweede keer kreeg de deelprojectleider techniek van iemand van de taskforce een overzicht met foto's van deze inspectie. Hij vertelde dat hij dat gekregen had. Toen is overleg gevoerd met Ierland. Wat doen we hiermee, want eigenlijk is dat ons werk niet. Wij staan buiten die inspecties. We hebben toen toch een quickscan gedaan, zo van: wat zien we nu? Het resultaat daarvan heb ik hier voor mij liggen, dat heb ik speciaal nog even geprint. Daaruit blijkt dat er verschillende categorieën waren. Ik zal het even samenvatten. Er waren punten die wij herkenden. Ja, dat waren open punten. Er waren punten die wij niet herkenden, maar die we zeker hadden gezien bij de inspecties die gedaan werden door Lloyd's, als ze al aan de orde waren voor de overname. Die zijn er dus door het gebruik gekomen. Er waren ook punten die we zeer opvallend vonden, omdat het leek alsof we die hadden moeten zien tijdens onze eigen inspectie, wat we blijkbaar niet deden. Zo waren er een aantal categorieën en wij hebben ze zelfs numeriek gemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer hebt u de analyse gemaakt die u voor u hebt?

De heer **De Leeuw**: Die is van mei 2013, gok ik. Uit de tijd waarin die inspecties door de taskforce gedaan werden.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Jonkers zei vanochtend: er zijn een aantal nieuwe punten die we hebben gezien, doordat de trein is gaan rijden en dan gebeurt er een aantal dingen, maar grotendeels waren het voor hem bekende punten. Punten die hij eigenlijk al gesignaleerd had voordat de trein de fabriek verliet. Dus hij zegt: het is eigenlijk heel triest. In die tussentijd zijn die openstaande punten open gebleven en zijn ze niet opgelost. Dat was eigenlijk zijn verhaal vanochtend.

De heer **De Leeuw**: Ik kan alleen zeggen wat ik ...

Mevrouw **Bergkamp**: U herkent dat beeld niet van de heer Jonkers?

De heer **De Leeuw**: Niet in de absolute zin dat het allemaal punten waren ...

Mevrouw **Bergkamp**: Hij zei ook niet allemaal.

De heer **De Leeuw**: Oké.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij zei: een heel groot aantal van de punten hadden wij toen al gesignaleerd in de fabriek in Italië, en die zijn in de tussentijd niet opgelost.

De heer **De Leeuw**: Een deel van die punten zit hier dus ook in en paste ook binnen de categorieën die ik net noemde.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, en daarnaast zijn er nog een paar andere categorieën. Maar is dit niet eigenlijk heel ernstig? Je bent met zo'n project bezig, je start in de fabriek en je eindigt op een gegeven moment, in 2013, en dan stel je met elkaar vast dat heel veel van die punten al die jaren niet zijn opgelost. Ik begrijp dat u er zelf een analyse van hebt gemaakt en de heer

Jonkers heeft het rapport van NedTrain gezien, en uit een vergelijking blijkt dat veel punten niet zijn opgelost.

De heer **De Leeuw**: Toen de treinen zijn overgenomen, waren ze nog niet af. Dus dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook daarna zijn er verschillende momenten geweest. We hebben dat allemaal in dit verhoor de revue laten passeren. We hebben het gehad over de APTO-inspectie, de permission to leave factory, die soms net voor de APTO en soms net erna plaatshad, afhankelijk van de treinen. Dan is het toch ernstig als je signaleert dat een groot aantal van die punten open zijn blijven staan en dat die dus niet zijn opgelost? Deelt u dat of niet?

De heer **De Leeuw**: Ja, dat is heel ernstig en die moeten opgelost worden. Er is toen bewust voor gekozen om treinen over te nemen waaraan nog punten openstonden, die dan naderhand zouden worden opgelost.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar die punten zijn ook niet opgelost toen men met de trein is gaan rijden, met mensen erin. Die trein is gaan rijden!

De heer **De Leeuw**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het hier niet over een testfase. Op een gegeven moment is besloten om met die commerciële dienst van start te gaan. Naderhand is vastgesteld dat diezelfde openstaande punten ook in de fabriek voor een groot gedeelte al waren vastgesteld.

De heer **De Leeuw**: Misschien begrijp ik het niet, maar wij hebben treinen overgenomen met openstaande punten, welbewust.

Mevrouw **Bergkamp**: De vervoerder is ook gaan rijden met treinen waaraan die openstaande punten nog steeds openstonden.

De heer **De Leeuw**: Want die punten waren voor de vervoerder niet kwalijk voor het uitvoeren van de dienst. HSA vond het acceptabel.

Mevrouw **Bergkamp**: HSA was zich ervan bewust dat er een groot aantal openstaande punten waren, maar vond die niet serieus genoeg om niet te gaan rijden met die trein. Dat is wat u zegt.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het feit dat er wordt gestopt met de treinen en dat er wordt gesignaleerd dat die openstaande punten er zijn, is eigenlijk geen verrassing voor de HSA en het zou ook geen verrassing moeten zijn voor de NS-directie.

De heer **De Leeuw**: Nou, ik zeg nog iets meer, want we begonnen met de notitie die ik even naar voren haalde. Uit het stuk van de taskforce dat wij kregen bleek dat er ook punten waren waarvan wij zeiden: hè, die hadden wij wel moeten zien, maar die staan niet op onze lijst. Er zijn dus meerdere categorieën.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, maar wat ik van u hoor is dat HSA zich bewust was van die lijst met openstaande punten, en er toch voor koos om te gaan starten. De NS-directie wist daar ook van. Weet u dat?

De heer **De Leeuw**: Dat weet ik niet. Ik weet wel dat HSA wist wat de status van die treinen was.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment werd er een analyse gemaakt, een stofkamanalyse, waarin er goed werd gekeken wat de problemen zijn. Daar kwam een aantal openstaande punten uit. Dat was geen verrassing?

De heer **De Leeuw**: Voor een deel van die categorieën was dat geen verrassing voor mij, maar voor een ander deel dus wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor een ander deel wel, want u had het over verschillende categorieën. U bent projectleider geweest. Had u in dat proces niet eerder moeten ingrijpen om af te dwingen dat die openstaande punten voorkomen zouden worden? U hebt daar al een paar dingen over gezegd, zo van: wat kon ik vanuit mijn positie? Maar hebt u terugkijkend niet weleens gedacht: ik had toen toch echt moeten zeggen dat die 1.000 km-eis een eis had moeten zijn die we gewoon hadden moeten realiseren. Die treinen hadden door die test moeten komen.

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat wij er alles aan gedaan hebben, gedurende de verschillende fasen van het project, om ervoor te zorgen dat er zo veel mogelijk van die open items opgelost werden. We hebben daar ook op gestuurd, door prioriteiten aan te geven en door te zeggen welke punten belangrijk waren. Op nummer één staat altijd veiligheid en daarna de bedrijfsveiligheid, de mate waarin je er in de operatie last van hebt. Op het moment dat de overname van treinen actueel was, is de status en de ervaring met het gebruik van de treinen, de functionaliteit, bekend bij de operator, HSA. Toen is er welbewust gekozen om, met die kennis, de treinen te gaan overnemen en daarna ook te gaan gebruiken. Volgens mij was het voor iedereen duidelijk dat er treinen moesten komen, dat er geen weg terug was. Men had voor de duur van het project wel alternatief vervoer, maar op een gegeven moment moest er eind 2012 die omklap gemaakt worden. Dan doe je concessies, en ik bedoel "je" in algemene zin. Er zijn concessies gedaan aan uitgangspunten die we oorspronkelijk in het contract met elkaar vastgelegd hadden.

Mevrouw **Bergkamp**: Concessies aan de kwaliteit, zou je kunnen zeggen?

De heer **De Leeuw**: Dat is wel de vraag, of het een concessie aan de kwaliteit was. Feitelijk niet aan de kwaliteit. Het ging erom te accepteren dat je feitelijk nog nawerk hebt, meer dan voorzien gedurende de garantieperiode.

Mevrouw **Bergkamp**: U deelt dus niet de verbazing van de heer Meerstadt, die zei: ik kwam erachter dat de treinen verschilden en dat er verschillen waren in afwerkqualiteit. U was daar niet verbaasd over, want u dacht dat dat al openstaande punten waren en dat de vervoerder dat wist.

De heer **De Leeuw**: Het is niet zo dat de resultaten van wat de NS-taskforce heeft gedaan, bij mij bekend waren, maar wat Lloyd's en NMBS geïnspecteerd en vastgelegd hadden bij de afnames van de treinen in lijsten, in NCR-lijsten, in toestanden, in configuratiedocumenten van de trein, was ons uiteraard bekend en dat wist HSA ook.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn laatste vraag aan u. Was u er voorstander van dat medio 2013 werd besloten om te stoppen met de Fyra?

De heer **De Leeuw**: Volgens mij is "voorstander" niet het juiste woord. Ik was zeer teleurgesteld. Ik heb daar heel veel jaren aan gewerkt, en net als vele anderen die daar zo hard aan hebben gewerkt, had ik wel graag ...

Mevrouw **Bergkamp**: Had u er begrip voor?

De heer **De Leeuw**: Daar kon ik geen begrip voor hebben, want ik weet niet wat de overwegingen waren. Ik ben daar niet bij betrokken geweest, maar ik snapte wel -- wat ik u net al zei -- gezien de presentatie die er op 31 mei gehouden is en gezien wat ik naderhand heb begrepen van de resultaten van de NS-taskforce, dat een directie op basis daarvan zo'n besluit kan nemen. Dan heb je dat maar te accepteren, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: U had er geen begrip voor? Of had u er wel begrip voor?

De heer **De Leeuw**: Ik kan mij voorstellen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wat kunt u zich voorstellen? Vanuit welke invalshoek?

De heer **De Leeuw**: Er zullen overwegingen zijn geweest om te zeggen: wij gaan niet verder. Volgens mij -- dat heb ik naderhand ook zo begrepen op basis van de spullen die ik kende -- waren er oplossingen mogelijk, het duurde alleen te lang en men had geen vertrouwen in de leverancier. Op basis daarvan is het besluit genomen. Daar kan ik vanuit het oogpunt van een directie van de spoorwegen wel begrip voor hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ook de evaluatie of de analyse van de NS gelezen over de Fyra, dus de stofkamanalyse?

De heer **De Leeuw**: Nee. Ik heb pas veel later, in de tweede helft van 2013, toen de rechtszaken tegen AnsaldoBreda begonnen, wat documenten gezien om input te leveren of om te helpen bij het maken van die rechtbankstukken. Toen heb ik wel wat documenten gezien. Niet echt tot in den treure, maar een paar documenten heb ik wel gezien. Toen heb ik zelfs het zogenaamde concept riskrapport van de NMBS een keer kunnen doorkijken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u hebt op zich informatie over de analyses die gemaakt zijn over de kwaliteit van de trein. U hebt het nu over het Belgische onderzoek.

De heer **De Leeuw**: Ik formuleer expres voorzichtig, omdat ik daar geen analyse van heb gemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, ik vraag ook niet of u zelf een analyse hebt gemaakt, maar of u de analyses hebt gelezen. U gaf net aan dat u het Belgische onderzoek hebt gelezen.

De heer **De Leeuw**: Dat heb ik een keer doorgelezen. Ik heb de rapportage van de heer Van As een keer doorgelezen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan hebt u volgens mij de analyses van de trein gelezen. Nu is mijn vraag de volgende. De rode draad door die onderzoeken was dat de afwerkingskwaliteit op een aantal plaatsen onder de maat was, de

treinen verschillen van elkaar, het ontwerp was goed, al moesten de accu's herontworpen worden. Dat betekent echter wel dat de treinen aangepast moesten worden, dat er een zogenaamde retrofit moest komen, die 17 tot 19 maanden ging duren. Was u daar verrast over? Je bent helemaal aan het einde van het traject. De trein gaat rijden, er komt een dienst.

De heer **De Leeuw**: Het is niet helemaal ongebruikelijk. Laat ik het anders zeggen: er zijn meer voorbeelden in Europa waar nieuw materieel lange tijd heeft stilgestaan. Zelfs in Nederland gebeurde het nog, volgens mij in 2009, dat nieuw materieel een tijdje stil heeft gestaan. Niet zo lang overigens, omdat de problemen sneller opgelost konden worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat zijn waarschijnlijk treinen waar u geen projectleider was.

De heer **De Leeuw**: Wat hier gebeurde ...

Mevrouw **Bergkamp**: Snapt u mijn vraag? Het zou 17 à 19 maanden duren. U bent projectleider geweest van dit hele project. Vervolgens gaan die treinen in dienst, ze gaan er vrij snel uit en uit een analyse blijkt dat het 17 tot 19 maanden duurt voordat de vloot weer kan rijden. Heeft dat u niet enorm verbaasd? Of dacht u: nou, op zich ...?

De heer **De Leeuw**: Het had natuurlijk nooit zo mogen zijn, alleen toen met name Mott MacDonald concludeerde dat je voor alles wat er moest gebeuren om weer tot een soort nulsituatie te komen met het materieel, 17 maanden nodig zou hebben ... Ik kan niet beoordelen of die 17 maanden kloppen. Ik heb daar nooit naar gekeken. Ik heb wel gekeken naar de inhoudelijke dingen die ze schreven. Ik kan mij voorstellen dat je als NS-directie, als dat de informatie is op basis waarvan er besluitvorming moet plaatsvinden, ook kunt besluiten om niet door te gaan. Daar kan ik mij iets bij voorstellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Twijfelde u aan de periode die werd aangegeven voor de aanpassing van de treinen?

De heer **De Leeuw**: Nee, maar ik heb daar niet naar gekeken. In die periode was de taskforce in the lead voor dit soort dingen. Er was een duidelijke ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat snap ik, maar even van mens tot mens, laat ik het zo zeggen. U bent heel lang betrokken geweest bij dit traject, bij het testen, bij het ontwerpen, tot en met de APTO, heel ver in het traject. Vervolgens blijkt uit onderzoek dat de treinen nog 17 à 19 maanden tijd nodig hebben om af te komen. Hebt u zich ooit de vraag gesteld: waarom hebben we dat niet allemaal eerder gedaan?

De heer **De Leeuw**: Uiteraard. Uiteraard. En daarom had ik graag zaken dieper geanalyseerd. Ik vraag me dat nog steeds wel af. Ik bedoel, u zegt het zelf: hebben we iets gemist of zo? Ja, bij inspecties. Dat hebben we net aan de orde gehad. Je doet geen 100%-inspectie. Dus ja, je kunt zaken missen. Neem die quickscan op die stofkamanalyse van die halve trein waar we naar gekeken hebben. Daar zitten toch rare dingen in. Ja, dat verbaast mij wel, ja.

De heer **Bergkamp**: Oké. Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Ik heb gehoord dat de heer Elias nog een vraag had.

De heer **Elias**: Zoals u ziet heeft de commissie het werk een beetje verdeeld. Ik heb de hele middag geboeid zitten luisteren. Ik heb nog maar één vraag aan u. Het is een open vraag. Als ik goed naar u luister, bekruipt mij de vraag: was u door de jaren heen over de hele linie niet te meegaand en/of te goedgegelovig tegenover AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Nee, dat geloof ik niet. Nee. Meegaand zeker niet. Leest u de correspondentie en de verslagen van de procesmanagersmeetings en u zult zien dat ik zeker niet meegaand was. Als u me vraagt of ik goedgegelovig was, dan kijk ik toch naar de tijdigheid van een en ander. Het was op een gegeven moment overduidelijk dat wat ze ons beloofden, niet uit zou komen in de tijd. Dat is voor ons allemaal een grote frustratie geweest.

De **voorzitter**: Wij komen tot een afronding, maar ik heb nog een paar afsluitende vragen. Die vragen gaan over onregelmatigheden. De eerste vraag is: hebt u, los van wat u met mevrouw Vos besprak over een presentatie die u hebt verzorgd, waarin u iets meer de rol van AnsaldoBreda had overgenomen, op andere wijze werkzaamheden verricht voor AnsaldoBreda of voor een daaraan gelieerd bedrijf?

De heer **De Leeuw**: Nee.

De **voorzitter**: Nooit? In de tijd dat u werkzaam was voor de Fyra?

De heer **De Leeuw**: Nee.

De **voorzitter**: Oké. Hebt u ooit betalingen, giften of gunsten ontvangen van AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Nee.

De **voorzitter**: Of van een ander gelieerd bedrijf in de periode dat u betrokken was bij de Fyra?

De heer **De Leeuw**: Nee.

De **voorzitter**: Zijn u op enige andere wijze onregelmatigheden bekend?

De heer **De Leeuw**: Ik zou niet weten wat.

De **voorzitter**: U hebt geen signalen gekregen van onregelmatigheden tijdens uw betrokkenheid bij de V250?

De heer **De Leeuw**: Nee.

De **voorzitter**: Oké, dan sluit ik hiermee dit verhoor. Dank u wel.

Sluiting: 17.58 uur