

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 3 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Borger (certificeringsmanager Fyra en consultant bij Lloyd's Register Nederland)

Aanvang: 09.30 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 Israel, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Borger de belofte af.

De **voorzitter**: Goedemorgen, mijnheer Borger. Vandaag staat in het teken van de certificering en de toelating van de Fyra of de V250, zoals die ook wel wordt genoemd. Als een nieuw type trein wordt gebouwd, moet dat aan bepaalde eisen voldoen. Zo werkt het altijd. Om te controleren of dat het geval is, wordt er door een onafhankelijke keuringsinstantie een oordeel geveld. Die onafhankelijke keuringsinstantie moet de trein certificeren. In het geval van de Fyra was die onafhankelijke instantie Lloyd's Register Nederland, ingehuurd door AnsaldoBreda. De certificering is de basis voor de toelating van de trein op het Nederlandse spoor. De toelating gebeurt uiteindelijk door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die wij in het verhoor "de inspectie" noemen.

Mijnheer Borger, aan u willen wij met name vragen stellen over het certificeren van de trein. U was namens Lloyd's Nederland projectleider certificering voor de Fyra van juli 2004 tot december 2008, toen een collega het van u overnam. In de eerste jaren heette het nog NedTrain Consulting en was het een onderdeel van het NS-concern; voor het gemak spreken wij in

dit verhoor over Lloyd's. In een latere fase hebt u ook nog een rol gespeeld, want in 2011 en 2012 hebt u de vervoerder, HSA, het bedrijf dat speciaal was ingericht om het vervoer tot stand te brengen, nog ondersteund bij de aanvraag om uiteindelijk een vergunning van de inspectie te krijgen, de toelating door de ILT.

Wat we vandaag met elkaar doornemen, is behoorlijk technisch en ook best complex. Het luistert nauw. Dat maakt dat onze vragen heel gericht zullen zijn. Wij verzoeken u dan ook om ons gericht en concreet van antwoorden te voorzien.

De heer **Borger**: Oké.

De **voorzitter**: Anders wordt het namelijk niet duidelijk en het is heel belangrijk dat dit onderwerp goed duidelijk wordt. Als eerste geef ik het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Borger, het keuringsproces dat de keuringsinstantie moet doorlopen, wordt bepaald door Europese wet- en regelgeving en bestaat uit twee onderdelen. Het eerste onderdeel is het certificeren van het ontwerp, het testen van het prototype, het standaardtype. Het tweede onderdeel is het certificeren van de productie van de treinen. Daarbinnen kan gekozen worden voor verschillende modules. Wie bepaalt de keuze voor die modules?

De heer **Borger**: De modules zijn inderdaad vastgelegd in Europese wetgeving. Dat zijn eigenlijk algemene richtlijnen die voor meerdere producten gelden, dus ook voor treinen. Voor treinen is een aantal specifieke modules voorgeschreven. Die zijn voorgeschreven in de TSI's, in dit geval de TSI's voor rolling stock.

Mevrouw **Bergkamp**: De TSI's zijn de technical specifications for interoperability, de eisen die gesteld worden aan de treinen.

De heer **Borger**: Precies. Dat zijn de Europees vastgelegde specificaties. Daarin is ook vastgesteld dat de opdrachtgever voor de keuringsinstantie, de notified body (NoBo) in het Engels, bepaalt welke modules worden toegepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Adviseert Lloyd's, de notified body, daarin?

De heer **Borger**: Wij adviseren daar niet in.

Mevrouw **Bergkamp**: U adviseert daar niet in. Het is dus aan de fabrikant zelf om te bepalen op welke wijze gecertificeerd wordt.

De heer **Borger**: Dat is zo.

Mevrouw **Bergkamp**: En in dit geval is het de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda die bepaald heeft hoe er gecertificeerd werd. Lloyd's had geen adviserende rol.

De heer **Borger**: In dit geval heeft AnsaldoBreda ons verzocht om een offerte uit te brengen voor certificeringswerkzaamheden. In die tijd heetten wij inderdaad nog NedTrain Consulting. Wij hebben de vraag gekregen om die modules aan te bieden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is dus eigenlijk een commerciële opdracht van AnsaldoBreda aan Lloyd's om te certificeren.

De heer **Borger**: Het is een opdracht, ja, zoals gebruikelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij het certificeren van het productieproces van treinen is er niet voor gekozen om de afzonderlijke treinen te keuren. Er is voor gekozen om het kwaliteitsmanagementsysteem te beoordelen. Klopt het dat er wel voor gekozen had kunnen worden om alle afzonderlijke treinen te keuren?

De heer **Borger**: In principe had dat gekund. De modules die daarvoor gelden, zijn de zogenaamde SD-module of SF-module. Typisch voor de SD-module is dat je het kwaliteitsmanagementsysteem beoordeelt. Bij de SF-module check je elke trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had dus gekund dat de treinen individueel zouden worden gekeurd. Dat was een mogelijkheid geweest. Daar is echter niet voor gekozen. Er is voor gekozen om het kwaliteitsmanagementsysteem te testen. Weet u ook waarom daarvoor is gekozen?

De heer **Borger**: De keuze daarvoor is in de branche de meest gebruikelijke keuze. Ik ken bij ons eigenlijk geen projecten waarin gebruik is gemaakt van de module waarbij je iedere trein keurt. In de regeling voor keuring van spoorvoertuigen, de RIS (Regeling indienststelling spoorvoertuigen) wordt ook verwezen naar de SD-module voor nationale eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat er niet voor is gekozen om de individuele treinen te keuren omdat dat niet gebruikelijk is in de sector.

De heer **Borger**: Dat is in de sector niet gebruikelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is wel zo dat de Europese coördinatiegroep van keuringsinstanties heeft aangegeven dat er, als ervoor wordt gekozen om het kwaliteitsmanagementsysteem en dus niet de afzonderlijke treinen te beoordelen, over het algemeen sprake moet zijn van grote aantallen producten en identieke producten. Als je kiest voor het beoordelen van het kwaliteitsmanagementsysteem is dat eigenlijk het meest relevant als het gaat om grote identieke aantallen. Herkent u dat?

De heer **Borger**: Ik herken dit niet. In de regelgeving voor treinen is daarover niets vastgelegd. Er staat ook niets in over hoeveelheden treinen die seriematig geproduceerd moeten worden in relatie tot de keuze van de keuringsmodules.

Mevrouw **Bergkamp**: De Europese coördinatiegroep van keuringsinstanties adviseert of geeft eigenlijk de aanbeveling mee dat er bij de keuze om het kwaliteitsmanagementsysteem en niet de afzonderlijke treinen te keuren, sprake moet zijn van grote aantallen. U zegt dat u dat niet herkent. Dat is niet bekend bij u.

De heer **Borger**: Nee, en ik vraag me ook af wat in relatie tot de productie van treinen een groot aantal is. Er was hier sprake van een serie van negentien stuks.

Mevrouw **Bergkamp**: In eerste instantie waren het er twaalf; uiteindelijk werden het er negentien.

De heer **Borger**: Van de ICE 3M, de meersysteemtrein die ook in Nederland rijdt, zijn er slechts zeventien geproduceerd. Daarop zijn ook dit soort modules toegepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat even samen wat u zegt. De wijze waarop de certificering moet plaatsvinden, is afhankelijk van Europese wet- en regelgeving. Die bestaat uit twee onderdelen: het certificeren van het ontwerp en het certificeren van de productie van treinen. Er is niet voor gekozen om de afzonderlijke treinen te keuren omdat dit, zegt u, niet gebruikelijk was. Ik heb u voorgehouden dat er een Europese coördinatiegroep van keuringsinstanties is die zegt: je moet het keuren van het kwaliteitsmanagementsysteem eigenlijk alleen doen als het gaat om grote aantallen. U stelt de vraag: is twaalf of negentien een groot aantal? Vat ik uw woorden goed samen zo?

De heer **Borger**: Ja. De adviezen van die overlegorganen van keuringsinstanties ken ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is in ieder geval niet voor gekozen om de afzonderlijke treinen te keuren. Dat kunnen we met elkaar vaststellen.

Dan gaan we naar de keuring van het ontwerp. De keuringsinstantie Lloyd's heeft getoetst of het ontwerp van de Fyra, van de trein, voldoet aan de wettelijke eisen. Lloyd's kijkt daarbij naar het informatiedossier, de testrapporten en de berekeningen. Lloyd's is ook als getuige aanwezig geweest bij een aantal testen. Als we kijken naar de hoeveelheid werk en de verdeling, kun je dan zeggen dat de keuring van het ontwerp toch vooral het bekijken van rapporten is en niet zozeer het kijken in de praktijk?

De heer **Borger**: U moet zich voorstellen dat het gefaseerd gaat. In eerste instantie is er geen trein. De industrie is dan bezig met het ontwerp. De documentatie die je dan krijgt, heeft voornamelijk te maken met tekeningen, berekeningen en dat soort zaken, die geverifieerd moeten worden. Gaandeweg komen er steeds meer componenten gereed, vinden er componententesten plaats en gaat Lloyd's ook die componententesten bijwonen en beoordelen.

Mevrouw **Bergkamp**: In het begin is er nog geen trein, zegt u, dus dan bekijk je met name de tekeningen en het ontwerp, zeg maar het papier. Vervolgens, als er steeds meer een trein ontstaat, ga je ook wat meer kijken naar de trein zelf in de praktijk.

De heer **Borger**: Ja. Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is misschien lastig aan te geven, maar voor hoeveel procent kijk je daadwerkelijk in de praktijk naar de trein en voor hoeveel procent kijk je naar de testrapporten bij het keuren van het ontwerp?

De heer **Borger**: Ik heb daar zelf geen calculatie van gemaakt, maar ik schat dat we zeker 30% van onze tijd besteden aan het witnessen en bekijken van de testen, in de typetestfase.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus 70% is vooral het beoordelen van rapporten, berekeningen en ontwerp en 30% is wat meer kijken in de praktijk.

De heer **Borger**: Ja. Het beoordelen van de rapportage hoort overigens ook bij het beoordelen van de testrapporten die we krijgen naar aanleiding van de testen die gedaan zijn. Het is niet zozeer dat de rapportage alleen aan het begin van het project beoordeeld wordt. Dat gebeurt ook juist aan het einde, als de resultaten beschikbaar komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe beoordeelt u of de testresultaten kloppen?

De heer **Borger**: De testresultaten worden naast de wettelijke regelgeving gelegd, de TSI's.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, de technische specificaties voor interoperabiliteit.

De heer **Borger**: Die verwijzen weer naar onderliggende regelgeving via veelal technische normen. In die normen worden specifiek de testen en de afkeurcriteria die daarvoor gelden, voorgeschreven.

Mevrouw **Bergkamp**: U vergelijkt de rapporten dus met de wettelijke eisen, maar hoe weet u of hetgeen is opgeschreven, inderdaad klopt?

De heer **Borger**: Dan hebt u het over de vraag of de test goed is uitgevoerd. Daar zijn ook weer regels voor. In de Europese Unie is het zo dat een testinstantie onafhankelijk geaccrediteerd kan zijn volgens EN 17025. Dat is de norm. Als dat zo is, kun je ervan uitgaan dat de rapportage van zo'n onafhankelijke testinstantie valide is.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus AnsaldoBreda moet geaccrediteerd zijn om zelf testen uit te voeren.

De heer **Borger**: AnsaldoBreda liet testen uitvoeren. Onderleveranciers van AnsaldoBreda lieten testen uitvoeren bij geaccrediteerde testinstellingen. Als een fabrikant of een testinstelling niet is geaccrediteerd, moet je er als NoBo op toezien dat dit onafhankelijk gebeurt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het af en toe even samen, omdat het anders te complex wordt. AnsaldoBreda is niet geaccrediteerd om onafhankelijk testen uit te voeren. Daarom vroegen zij Lloyd's erbij om te witnessen, te getuigen bij de testen.

De heer **Borger**: Ja. In mijn periode, tot eind 2008, zijn diverse specialisten van ons voor die testwitnessing in Italië geweest en ook in Velim, waar de testring lag, om dat soort testen bij te wonen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is dus niet verplicht om bij de testen te zijn, behalve als de fabrikant zelf niet geaccrediteerd is; dan moet er iemand bij zijn om te kijken of die testen goed zijn.

De heer **Borger**: Bijwonen is niet expliciet verplicht, maar je moet verifiëren dat de fabrikant een onafhankelijke testorganisatie heeft in zijn organisatie, dat de specialisten voldoende zijn opgeleid om die testen uit te voeren en dat de resultaten goed worden vastgelegd. Normaliter voer je dan ook nog een witnessing van die test uit.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij hoeveel testen is Lloyd's aanwezig geweest en bij hoeveel niet? Daar zouden wij graag een beeld van krijgen.

De heer **Borger**: Daar kan ik zo geen antwoord op geven. Ik kan wel zeggen dat wij aanwezig zijn geweest bij alle belangrijke testen die ik uit mijn periode ken. Dat was onder andere bij een grote botsproef in Polen, waarbij op volle schaal een botsproef heeft plaatsgevonden met een neus van een trein. Ook zijn wij aanwezig geweest bij drukproeven in Italië, waarbij een complete bakconstructie op belasting werd getest. Verder zijn wij aanwezig geweest bij vermoeiingsproeven van het draaistel. U moet zich voorstellen dat er dan gedurende drie maanden een duurproef wordt gedaan waarbij een compleet draaistel wordt belast. Daar zijn we allemaal bij geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Lloyd's is erbij, maar Lloyd's doet niet zelf de test. Lloyd's voert zelf geen testen uit.

De heer **Borger**: Nee. Een notified body, in ons geval, ziet toe op het doen van testen.

Mevrouw **Bergkamp**: Die ziet toe op de testen. U zegt dat u vanuit uw ervaring weet dat Lloyd's in ieder geval bij drie testen aanwezig is geweest en ...

De heer **Borger**: Bij meerdere. Ik heb drie voorbeelden gegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: Zijn er dan nog meer voorbeelden?

De heer **Borger**: In de periode na mij, toen mijn collega het project had overgenomen, is er gedurende drie jaar getest met treinen in Nederland. U moet zich voorstellen dat er toen een complete proef is gedaan om de loopeigenschappen te testen. Dat is een proef waarin er een maand wordt rondgereden in diverse spoor situaties die zich kunnen voordoen. Bij die proef was de trein volledig geïnstrumenteerd door DB Systemtechnik, een gerenommeerd bureau op dat gebied. Er waren vijf wielstellen volledig geïnstrumenteerd. Eén wagon was uitgeruimd en voorzien van een complete meetinstallatie en een meetploeg van ongeveer vier, vijf man van DB Systemtechnik was permanent aanwezig.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus ik kan zeggen dat Lloyd's in ieder geval in uw tijd bij alle belangrijke testen aanwezig was, maar na uw tijd -- dat hebt u gecheckt -- heeft dat ook plaatsgevonden. Op belangrijke momenten was Lloyd's bij de testen.

De heer **Borger**: In de periode na 2011 heb ik de rapportages van mijn collega's gezien. Die moest ik namelijk doorgeven aan de inspectie, maar daar komen we misschien straks op. Ik heb dus gezien dat dit heeft plaatsgevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie bepaalt nu welke testen moeten worden uitgevoerd? Is dat aan de fabrikant zelf?

De heer **Borger**: Nee. In de TSI's vindt u eigenlijk precies welke typetesten uitgevoerd moeten worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat staat dus allemaal vast. Dat is allemaal vastgesteld. Kunt u als keuringsinstantie ook vragen om aanvullende testen? Hebt u die bevoegdheid?

De heer **Borger**: Nee, we hebben in principe niet die bevoegdheid. Als we dingen zien die niet goed gaan, kunnen we natuurlijk wel vragen om herhaling van die testen, of als wij vinden dat een test zou moeten worden uitgevoerd onder een bepaalde omstandigheid die niet in het programma zit, kunnen we daarop een aanvulling doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat kunt u wel doen. Heeft dat ook plaatsgevonden in de tijd dat u verantwoordelijk was?

De heer **Borger**: Jazeker, volgens mij wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat voor testen moesten herhaald of aangevuld worden?

De heer **Borger**: Meestal kregen we de testprogramma's van tevoren ter beoordeling. Een draaistelvermoeiingsproef kregen wij ter beoordeling. Wij verifieerden bijvoorbeeld de plaatsing van de instrumentatie op zo'n draaistelframe in relatie tot de eerdere berekeningen, die wij al gecheckt hadden. Onze specialisten gaven dan aan: ik zou hier nog wat extra instrumentatie plaatsen.

Mevrouw **Bergkamp**: Kwamen daar ook zorgen uit naar voren, of eigenlijk niet? Dacht u, op grond van de testen waar u bij bent geweest, "nou, dit is een goed ontwerp"?

De heer **Borger**: Het is het normale ontwerpproces dat ik ook ken van andere treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zag in dat proces geen opvallende zaken.

De heer **Borger**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Kan de ILT ook nog bepalen dat er testen moeten worden uitgevoerd of dat er aanvullende eisen moeten worden gesteld? Kan dat?

De heer **Borger**: Ik weet niet of dat qua wetgeving kan. We maakten wel regelmatig mee in dit project, al heb ik zo gauw geen voorbeeld, dat de ILT nog aanvullende vragen stelde of dat er toch nog iets extra's werd beproefd.

Mevrouw **Bergkamp**: Is dat ook gebeurd in uw tijd?

De heer **Borger**: Nou ... Ik heb gewerkt in de tijd van de typebeproevingen tot en met het testrijden in Velim, tot en met de vrijgave voor het testen op het Nederlandse net. De ILT was min of meer volgend, omdat de trein eigenlijk nog niet in Nederland was.

Mevrouw **Bergkamp**: In die periode hebt u dus ook weinig contact gehad met de ILT, met de inspectie.

De heer **Borger**: Nee. De ILT hebben wij continu op de hoogte gehouden van de voortgang. Vooral in het voortraject van de certificering hebben we veel overleg gehad met de ILT om met name de regelgeving vast te stellen. De regelgeving waarop getoetst moest worden voor de HSL-Zuid was op dat moment namelijk helemaal niet zo helder in wettelijke zin.

Mevrouw **Bergkamp**: En de gesprekken tussen u en de ILT, de inspectie, gingen met name over de wet- en regelgeving. Dat was de aard van de gesprekken: waar moet je nou op keuren?

De heer **Borger**: Dat is in de aanvang van het project inderdaad zo geweest. Voor de verklaring van geen bezwaar die de ILT heeft afgegeven om te mogen testen in Nederland -- dat was ongeveer het einde van mijn bemoeienis -- ...

Mevrouw **Bergkamp**: Voor de duidelijkheid: een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door de inspectie. Het is eigenlijk de toestemming om testritten te kunnen doen.

De heer **Borger**: Ja. Het is een soort voorlopige vergunning. Het heet een verklaring, maar in wezen is het een instemming van de ILT: ja, de trein is veilig genoeg om testritten te gaan doen. Vooruitlopend daarop heb ik natuurlijk vrij veel gesprekken gevoerd met de ILT om mijn dossier daar toe te lichten.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel weer even samen. Voor het keuren van het ontwerp gaat ongeveer 70% van de tijd op aan het beoordelen van de testrapporten, de berekeningen en de tekeningen. Vooral in het begin van het proces -- dan is er nog geen trein -- ben je daarvan afhankelijk, maar in de loop van de tijd komt de praktijk wat meer tevoorschijn. Ongeveer 30% van uw tijd besteedt u aan de praktijk. AnsaldoBreda was niet geaccrediteerd om onafhankelijk testen te doen, dus Lloyd's was aanwezig om te witnessen, te getuigen bij een aantal testen. U hebt drie voorbeelden gegeven en u hebt ook aangegeven dat Lloyd's aanwezig was op belangrijke momenten. Ook na uw tijd is dat gebeurd, zo hebt u aangegeven. Alles waarop je test en waarnaar je kijkt, wordt bepaald door de Europese wet- en regelgeving, de zogenaamde technische specificaties voor interoperabiliteit. Dat zijn de technische eisen waar het ontwerp en de treinen aan moeten voldoen.

De heer **Borger**: Ja. De Europese regelgeving geldt voor het werk van de notified body. Voor het conventionele net in Nederland heb je natuurlijk ook nog de Nederlandse regelgeving.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor de mensen: een notified body is een ander woord voor keuringsinstantie. In dit geval was dat Lloyd's.

De heer **Borger**: Ja. In het begin was het NedTrain Consulting en na 2006 was het Lloyd's.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenborg.

De **voorzitter**: U gaf aan dat er soms aanleiding was om nog verder te testen. Zijn er momenten geweest waarop werd gedacht: we kunnen een tandje minder testen of we slaan een test over?

De heer **Borger**: Feitelijk niet. Nee. Het aantal testen en specifieke testgevallen is over het algemeen voorgeschreven door de regelgeving.

De **voorzitter**: Dat zijn allemaal technische eisen die zijn gesteld. Wij willen graag een goed beeld krijgen. Is er een lijst met eisen waarbij wordt aangemerkt -- je zou kunnen zeggen: afgevinkt -- aan welke eisen allemaal is voldaan? Moet ik het zo zien?

De heer **Borger**: Ja. We hielden een complete checklist bij van alle eisen. Daar zaten zowel de nationale eisen als de Europese eisen uit de TSI's in. Die eisen hadden wij gegroepeerd in verschillende dossiers, zoals een dossier "draaistel" en een dossier "deuren". Op dat dossier kregen we dan een verzameling documenten aangereikt. In eerste instantie is dat ontwerp-informatie geweest. In latere instantie waren dat testresultaten. Dat gaven wij aan een specifieke specialist bij ons, die die beoordeling moest uitvoeren. Die maakte dan een onafhankelijk beoordelingsrapport. Zo zijn er volgens mij iets van 25 of 30 dossiers samengesteld, waarbij de eisen dan door de verschillende dossiers gezamenlijk werden afgedekt.

De **voorzitter**: En als ik kijk naar percentages? Als ik kijk naar al die testen van deze belangrijke technische eisen, bij hoeveel procent van dit soort testen was Lloyd's dan fysiek aanwezig en hoeveel deed de fabrikant zelf?

De heer **Borger**: Dat vind ik moeilijk om te zeggen omdat er ook nog testen plaatsvonden bij onderleveranciers van een fabrikant. Voor dat soort testen is wettelijk vastgesteld dat er dan certificaten bijkomen van de onderleverancier. Wielstellen en wielen maakt een fabrikant, AnsaldoBreda in dit geval, niet zelf, maar die koopt hij in. Je moet als keuringsinstantie ook kijken of alle certificaten er zijn en of alle onderdelen zijn beproefd.

De **voorzitter**: Daar bent u dan niet bij, bij die onderleveranciers. U bent alleen aanwezig geweest bij de testen die door AnsaldoBreda zelf zijn gedaan. U bent bij een deel daarvan aanwezig geweest.

De heer **Borger**: Voor zover ik mij kan herinneren, zijn wij vooral aanwezig geweest bij de integratietesten, de grote testen op treinniveau, waarbij complete treinen en grote onderdelen werden getest.

De **voorzitter**: U was bij de tests van grote belangrijke zaken, zoals de botsproef en de drukproef, waarbij de langdurige druk van de draaistellen werd getest. Dat hebt u bekeken.

De heer **Borger**: Ja, maar in een latere fase waren we ook bij het testen van deuren en van het ERTMS. Dat heeft mijn collega dan gedaan.

De **voorzitter**: Oké. Als die hele lijst is behandeld, is er dan nog een soort overview, een algemene analyse in de zin van "we hebben nu wel alle onderdelen getest, maar is het uiteindelijke beeld dat de trein veilig is"? Hoe moet ik dat zien?

De heer **Borger**: De keuringsrapporten van de specialisten -- volgens mij waren het er een stuk of vijf die specialisten betroffen; ik weet het aantal niet

precies -- worden verzameld door de projectleider. Tot 2008 was ik dat, daarna was mijn collega dat. Die worden samengevat in een keuringsrapport. Daarbij wordt nog bekeken of het consistent is en of alle eisen zijn afgedekt. Vervolgens wordt er binnen onze interne kwaliteitsprocedures bekeken of alle procedures zijn doorlopen. Daarna wordt de rapportage vrijgegeven.

De **voorzitter**: Is er iemand die naar het overallbeeld kijkt, of is dat geen aparte rol?

De heer **Borger**: Bij een type-inspectie, dus een inspectie volgens de SB-module, hoort nog een laatste check op de trein. Voor zover ik weet, is die ook gedaan, door mijn collega. Voordat de trein werd vrijgegeven voor de reizigersdienst -- de laatste certificering was in 2012, volgens mij -- is er ook nog een type-inspectie op de trein geweest.

De **voorzitter**: En als een onderdeel in een trein niet specifiek wordt getest, wordt dat dan overgeslagen? Hoe wordt in beeld gehouden of een onderdeel waar geen speciale veiligheidseisen voor gelden, een rol zou kunnen spelen?

De heer **Borger**: Ja ... In principe gaat een notified body uit van de lijst gepubliceerde en wettelijk voorgeschreven eisen. Er zijn natuurlijk zaken, zoals het interieur, waar heel weinig eisen voor zijn. Die zaken vallen meer onder wat een vervoerder met een trein wil en hoe hij wil dat het design eruitziet. Dat soort aspecten nemen wij natuurlijk niet mee in de wettelijke beoordeling.

De **voorzitter**: U kijkt specifiek naar de expliciete eisen en die beoordeelt u.

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Op basis van het testen met een prototype en de ontwerpdocumentatie, zoals de bouwtekeningen, controleerde Lloyd's of het ontwerp van de trein voldeed aan de wettelijke eisen. Om te waarborgen dat

ook alle later geproduceerde treinen aan de wettelijke eisen zouden voldoen, heeft de keuringsinstantie Lloyd's ook audits uitgevoerd in de fabrieken. Kunt u daar iets over zeggen? Hoe ziet zo'n audit er op hoofdlijnen uit?

De heer **Borger**: Deze audits vallen onder de module SD. De module SD schrijft voor dat je een verificatie doet van het kwaliteitsmanagementsysteem. De leverancier moet een kwaliteitsmanagementsysteem hebben dat al ISO 9001 is gecertificeerd. Aanvullend kijkt een notified body of dat kwaliteitsmanagementsysteem geschikt is voor het produceren van treinen en ook voor dit specifieke project.

De **voorzitter**: Op dit onderwerp gaat collega Bergkamp verder. Goed dat u dit uitlegt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik had nog een vraag over het vorige onderdeel; daarna gaan we over naar de audit van de productie. Collega Van Toorenburg stelde net de vraag of er alleen wordt gekeken naar de technische specificaties voor interoperabiliteit. Wordt er ook nog afzonderlijk gekeken naar veiligheid, of zegt u: als de trein voldoet aan de TSI's, is hij veilig?

De heer **Borger**: De TSI's zijn zo ingericht dat er, als de trein voldoet aan de eisen van hoofdstuk 4 van de TSI's, wordt verondersteld, impliciet, dat de trein veilig is. Dat staat zelfs letterlijk zo in de regelgeving.

Mevrouw **Bergkamp**: Er wordt dus niet apart nog naar de veiligheid gekeken?

De heer **Borger**: Nou, de notified body krijgt daar natuurlijk wel een indruk van doordat er veel wordt meegereden tijdens test witnessing en doordat er nog een eindinspectie wordt gedaan. De notified body geeft dus wel een oordeel over de veiligheid. Als de veiligheid niet in orde zou zijn, zult u dat ook zeker terugvinden in het oordeel van de notified body en krijgt de trein uiteindelijk ook geen certificaat.

Mevrouw **Bergkamp**: Het principe is dus dat je gaat testen op basis van de technische specificaties. Als een trein daaraan voldoet, mag je ervan uitgaan dat de trein veilig is, maar als Lloyd's meerijdt op de trein, wordt er ook nog een beetje afzonderlijk naar de veiligheid gekeken.

De heer **Borger**: Uiteraard.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het net gehad over de audit van het ontwerp. U sprak net over SD. Dat is een beetje een technische term. SD wil eigenlijk zeggen dat je het kwaliteitsmanagementsysteem keurt. SF wil zeggen dat je de afzonderlijke treinen keurt. Daar hadden we het net over. Kijk je bij de audit van het kwaliteitsmanagementsysteem ook nog zelf naar de trein of de onderdelen, of kijk je vooral naar hoe het allemaal beschreven is in de werkinstructies?

De heer **Borger**: De audits zijn voorgeschreven en moeten jaarlijks plaatsvinden. Daarbij is in de TSI's sprake van het volgen van het kwaliteitsmanagementsysteem. Surveillance heet dat in het Engels. In feite kijk je gewoon of het kwaliteitsmanagementsysteem ook in de praktijk wordt toegepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus je kijkt naar twee dingen: staat het goed op papier en hoe wordt het in de praktijk toegepast?

De heer **Borger**: Inderdaad. Zo'n audit doen wij meestal met twee mensen. De een is een persoon die echt als ISO-9001-auditor is opgeleid en dus verstand van kwaliteitsmanagementsystemen heeft. De ander is een specialist op treinengebied die tijdens de audit kijkt naar de technische zaken die op dat moment worden geaudit. Er is een auditplanning. Er is jaarlijks een audit, maar je kijkt niet bij iedere audit naar dezelfde specifieke technische punten. In mijn tijd hebben we een eerste audit gedaan in Pistoia, in de fabriek waar de assemblage plaatsvindt, en een tweede audit in Napels,

waar met name de componenten draaistellen, tractie-installaties en besturing worden gerealiseerd.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben maandagochtend met een kwaliteitsinspecteur gesproken, de heer Jonkers. Hij gaf aan dat een audit, de keuring van het kwaliteitsmanagementsysteem, toch vooral een papieren aangelegenheid is. Herkent u dat?

De heer **Borger**: De heer Jonkers werkte in opdracht van NSFSC. Onno Roelofs trouwens ook; die hebt u maandag ook geïnterviewd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijn vraag was: herkent u dat beeld?

De heer **Borger**: Ja, maar ik wil dit even benadrukken. Zij hadden de opdracht om te keuren namens de opdrachtgever voor de treinen. Zij verrichtten een keuring tegen hetgeen in de koopovereenkomst stond. Dat was eigenlijk hun uitgangspunt: krijgt de klant wat hij besteld heeft? Wij hadden als notified body de opdracht van AnsaldoBreda om te keuren tegen de wettelijke eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat er een verschil in aanpak is. De kwaliteitsinspecteurs bekijken of wordt voldaan aan het koopcontract en de notified body zet wat hij ziet af tegen de wetgeving. Mijn vraag aan u was echter een andere. De heer Jonkers zei: het is vooral een papieren aangelegenheid; er wordt toch weinig in de praktijk gekeken; er komt een auditor voor een halfuurtje en die kan onmogelijk een goed beeld krijgen van de praktijk. Herkent u het beeld dat er eigenlijk te weinig tijd is? Hoelang duurt zo'n audit?

De heer **Borger**: Ik herken dat beeld niet. Zo'n audit duurt twee dagen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus niet een halfuur, maar twee dagen?

De heer **Borger**: Dus niet een halfuur. Er wordt voornamelijk gekeken naar het kwaliteitssysteem, maar er wordt zeker ook een halve dag tot een dag besteed aan de productielocatie. Het is wel zo dat het een jaarlijkse audit is. De heer Jonkers zit daar min of meer permanent namens de klant en wij komen er als notified body maar één keer per jaar. Tegenwoordig, in het nieuwe modulebesluit, is zelfs voorgeschreven dat de notified body daar slechts eens in de twee jaar hoeft te komen.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan even terug naar uw tijd. U zei: we kwamen daar één keer per jaar. U had ook vaker kunnen gaan, toch?

De heer **Borger**: Met de opdrachtgever maak je een afspraak over de wijze waarop je het auditplan gaat uitvoeren. Dat zit in de offerte. Je kunt wel vaker komen, maar in principe heb je daarover geen afspraken gemaakt met je opdrachtgever.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Jonkers zei dat het meer geld kost als je er vaker komt of langer aanwezig bent. Een fabrikant is er niet altijd voor te vinden om meer te betalen voor een audit. U gaf zelf als antwoord: dat is wat je afsprekt met je fabrikant.

De heer **Borger**: Geld is één ding. Voor een fabrikant is een audit ook een inspanning; die belast hem. Hij moet al z'n mensen ter plekke daarvoor beschikbaar hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het commerciële belang speelt hierin wel degelijk mee? Het kost geld als je vaker aanwezig bent.

De heer **Borger**: Ja. In NB-Rail -- dat is het overkoepelend orgaan van notified bodies -- hebben wij contact met andere notified bodies. Elk Europees land heeft minimaal één notified body. Nederland heeft er tegenwoordig meerdere. Wij weten dus ook hoe anderen dit soort audits uitvoeren. Ik weet dat de meeste andere notified bodies, voor zover mij bekend, ook één keer per jaar bij een leverancier langsgaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Eén keer per jaar ging u langs. Een audit duurde twee dagen; geen halfuur, maar lang: twee dagen. Dat klopt?

De heer **Borger**: Ja, twee dagen, met twee man.

Mevrouw **Bergkamp**: Je zou vaker dan één keer per jaar langs kunnen gaan, maar het is maar net wat de fabrikant wil. Daarbij kan het financiële belang een rol spelen.

De heer **Borger**: Ja. Er kan ook een specifieke bevinding zijn tijdens zo'n audit waardoor je eerder terugkomt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is natuurlijk best een complex project. Dat hebben we in alle verhoren ook wel gehoord. Is het dan niet weinig om één keer per jaar langs te gaan om te toetsen of het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk wordt toegepast?

De heer **Borger**: U moet het zien in het licht van de Europese regelgeving en de wens van de Europese Unie om de verantwoordelijkheid bij de leverancier neer te leggen en ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry dat ik u onderbreek, maar ik vraag het even los van de wetgeving; daar hebben we het net over gehad. Ik kan me voorstellen dat je als kwaliteitspersoon, als certificeerder, als keuringsinstantie ziet dat het een heel ingewikkeld project is en dat je denkt: één keer per jaar is wel heel weinig.

De heer **Borger**: Ik vind van niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is geen onderwerp van gesprek geweest tussen u en de fabrikant: misschien is het verstandig om vaker te komen?

De heer **Borger**: Nee, dat is geen onderwerp van gesprek geweest. Ik wil even ingaan op de vraag of het niet weinig is. Ik vind van niet. Het is maar de vraag hoeveel audits je moet uitvoeren om daadwerkelijk dat product te kunnen keuren.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw mening is duidelijk. U zegt: één keer per jaar is voldoende.

De heer **Borger**: Dat is voldoende als je als uitgangspunt hebt dat de fabrikant altijd eindverantwoordelijk is voor het seriematig geproduceerde product dat hij aflevert.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat ook, kijkend naar de aard van dit project? Het is een complexe trein.

De heer **Borger**: Ook al zou je er tien keer per jaar langsgaan, je zult niet elk probleem bij een trein zien, zeker niet als er een seriematige productie loopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar vergroot je niet de kans dat je meer ziet als je vaker gaat?

De heer **Borger**: Je ziet iets meer, ja, waarschijnlijk, maar je ziet niet alles. Dat is wel zo goed als zeker. Dat kan gewoon niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Als je vaker gaat, zie je meer, maar je kunt nooit alles zien.

De heer **Borger**: Nee. De kwaliteit van de treinen die worden afgeleverd en zeker de conformiteit -- ik praat eigenlijk alleen over de overeenkomst met de wettelijke eisen, niet over de kwaliteitsaspecten van interieurzaken bijvoorbeeld -- moeten worden vastgelegd door de controles van de leverancier zelf, die in zijn kwaliteitsmanagementsysteem zijn ingebed.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er een heel belangrijke verantwoordelijkheid ligt bij de fabrikant zelf, maar de keuringsinstantie geeft uiteindelijk certificaten af die te maken hebben met de veiligheid. Ik neem dus aan dat u de rol van Lloyd's daarin ook belangrijk vindt.

De heer **Borger**: Die rol is zeker belangrijk, maar de leverancier blijft verantwoordelijk voor het afleveren van een veilig product dat voldoet aan de wettelijke eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat hebt u gezegd. Heeft de auditor met verschillende personen bij AnsaldoBreda gesproken? Hoe ging dat in zijn werk?

De heer **Borger**: Een audit begint meestal met het opstellen van een auditplan, een planning van wat er op die dagen gaat gebeuren, waarin wordt aangegeven welke personen, functionarissen, de auditor precies wil spreken, bijvoorbeeld het hoofd Kwaliteit, een monteur, een specifieke ontwerper van een specifiek elektronisch systeem voor een draaistel. Zo wordt een auditplan dan in elkaar gezet. Uiteindelijk wordt altijd gesproken met de projectleider en het management. Aan het eind van de audit is er altijd een samenvatting met het management, de projectleiding van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie was uw aanspreekpunt? Was dat het management of de projectleider? Met wie had u overleg over de kwaliteit?

De heer **Borger**: Ik heb die audits niet zelf gedaan, maar ik ben wel auditor, dus ik weet wel hoe het gaat. Onze auditor was toen de heer Holtz. Die hebt u ook gesproken in eerdere gesprekken, volgens mij. De auditor heeft direct contact met het hoofd Kwaliteit van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Praat zo'n auditor met meer mensen dan de kwaliteitspersoon bij AnsaldoBreda?

De heer **Borger**: Jazeker, ook met de verantwoordelijk projectleider van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Verantwoordelijk voor wat?

De heer **Borger**: Voor het hele treinenproject.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Dus de auditor sprak met de projectleider en met de kwaliteitspersoon bij AnsaldoBreda.

De heer **Borger**: Zeker, en gedurende zo'n audit van twee dagen met een tiental andere personen.

Mevrouw **Bergkamp**: Zoals?

De heer **Borger**: Eindinspecteurs op de lijn, mensen die de registraties bijhielden, mensen die het informatiesysteem met alle registraties van de treinen bijhielden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook mensen op de werkvloer, de mensen die aan het sleutelen waren aan die trein?

De heer **Borger**: In mindere mate of bijna niet. U moet zich voorstellen dat je in zo'n audit niet direct met monteurs spreekt. Als je toevallig een audititem hebt waar een monteur aan werkt, of als je een monteur bij je roept omdat je toevallig een steekproef doet op een bepaald onderwerp, dan heb je even contact met een monteur.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar in principe heeft de auditor geen contact met mensen op de werkvloer. Dat hoort er niet bij.

De heer **Borger**: Dat kan wel plaatsvinden, maar het is niet voorgeschreven. Normaliter gebeurt het ook wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja? Is het gebeurd dat auditors met mensen op de werkvloer hebben gesproken?

De heer **Borger**: Ja, dan moet ik even ... Ik weet het niet zeker, maar normaal is dat wel zo.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik begrijp u niet helemaal. Heeft een auditor nu gesprekken met mensen op de werkvloer of niet? U zei zelf: eigenlijk niet; dat is niet gebruikelijk.

De heer **Borger**: Zo'n audit begint meestal met een administratieve check van alle afgetekende papieren, kwaliteitsdocumenten, per trein. Vervolgens gaat een auditor steekproeven doen: ik wil op deze dingen iets dieper inzoomen; kunt u mij laten zien dat dit ook goed is gebeurd? In het vervolg wordt zo'n steekproef doorgetrokken naar de productielijn. De auditor gaat dan naar de productielijn en zegt: laat u maar even zien dat dit in dit geval goed is verwerkt.

Mevrouw **Bergkamp**: Een auditor gaat naar een productielijn. Hoe ziet dat eruit?

De heer **Borger**: Hij gaat van het kantoor naar de fabriek, waar de treinen worden gemaakt. Op dat moment zijn er ook zeker monteurs of werknemers die in de productie werken bij.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijn vraag is: zijn gesprekken met mensen op de werkvloer onderdeel van de audit? Je zou zeggen: je wilt ook checken of de werkinstructies er zijn. Dan is het misschien handig om in gesprek te gaan met die mensen.

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

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u zegt: dat is eigenlijk geen onderdeel van de audit. Ze zijn er misschien in de omgeving wel bij, maar er zijn niet echt

gesprekken tussen de auditor en mensen op de werkvloer. Dat zei u net in ieder geval.

De heer **Borger**: Nou, nee. Als je bijvoorbeeld een werkinstructie voor een monteur of lasser volgt -- daar wordt op geaudit -- ga je met die werkinstructie naar de werkvloer toe. In de meeste gevallen is die monteur of lasser daar ook bij en worden hem ook vragen gesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom zei u dan eerst dat het niet gebruikelijk is?

De heer **Borger**: Uw vraag was in het algemeen of er gesprekken zijn met mensen op de werkvloer. Er zijn inderdaad gesprekken met mensen op de werkvloer, maar die zijn gericht, in het kader van de audit en de steekproef die op dat moment plaatsvinden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja. Je hebt het niet over het mooie weer.

De heer **Borger**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Even kijken of ik het goed begrijp. Er zijn dus gesprekken geweest tussen de auditor en mensen op de werkvloer over de audit, de kwaliteit van het werk. Dat zijn gesprekken over de vraag of iemand volgens de werkinstructie werkt. En dat gebeurt in twee dagen.

De heer **Borger**: Ja. Zo'n audit is een druk programma.

Mevrouw **Bergkamp**: Kondigt Lloyd's van tevoren aan waarover men het gaat hebben, dus hoe het programma eruitziet? U zei net dat er een auditplan wordt gemaakt. Betekent dit dat de fabrikant op dat moment eigenlijk al weet wat de auditor gaat doen, of zit er nog een stuk onvoorspelbaarheid in?

De heer **Borger**: De steekproef die wordt uitgevoerd, dus het doorkijken naar de montage of het lassen of het fabriceren van software, is bij de fabrikant

natuurlijk niet bekend. Wel geven we van tevoren aan met welke personen we willen spreken.

Mevrouw **Bergkamp**: Geeft u daarmee niet ook de onderwerpen aan?

De heer **Borger**: We geven aan wat de aard van de audit is.

Mevrouw **Bergkamp**: Met wie er gesproken wordt, de aard van de audit en de onderwerpen zijn van tevoren bekend.

De heer **Borger**: Nou, de onderwerpen zijn niet specifiek bekend, maar de aard van de audit wel. Als wij naar een assemblagefabriek gaan, geven wij aan dat wij bepaalde aspecten van de assemblage willen auditen. Als wij naar een componentenproductie gaan in Napels, geven we aan dat we in ieder geval willen weten hoe het softwareontwikkelingsproces daar in elkaar zit.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is bij de fabrikant dus best wel veel bekend van wat u gaat doen. Als je weet met wie er gesproken wordt en wat de aard van de audit is, dan heb je als fabrikant wel een beeld van waarnaar gekeken wordt in de audit, bijvoorbeeld de draaistellen.

De heer **Borger**: Als je met tien mensen diepgaand wilt spreken over dit soort onderwerpen, ontkom je er niet aan om alvast een auditagenda op te sturen.

Mevrouw **Bergkamp**: Om goed voorbereid te zijn met elkaar. Zijn er ook onaangekondigde bezoeken geweest?

De heer **Borger**: In dit geval volgens mij niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom niet? Het mag wel volgens de wetgeving.

De heer **Borger**: Onaangekondigde bezoeken hebben meestal het nadeel dat je komt op een moment dat er niemand aanwezig is en dat je gewoon niet kunt zien wat je wilt zien.

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik dit onderdeel even samenvatten? U zegt in feite: één keer per jaar vindt er een audit plaats van twee dagen. Het mag meer zijn, maar dat hangt af van wat je afspreekt met de opdrachtgever, de fabrikant AnsaldoBreda. Daar zit ook altijd een prijskaartje aan, dus daar heb je het met elkaar over. Er wordt door de auditor gesproken met de projectleider, de kwaliteitspersoon en ook met mensen van de werkvloer.

De heer **Borger**: Inderdaad. Daarnaast heb ik gezegd dat het gebruikelijk is dat SD-modules op deze manier worden uitgevoerd; zo ken ik ze ook van andere notified bodies.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt ook dat u, kijkend naar de aard en de complexiteit van het project, één keer per jaar twee dagen voldoende vindt. Dat was uw inschatting. U hebt ook nooit zelf gezegd: kijk naar type product en project; het zou verstandig zijn om vaker langs te komen. Dat hebt u net aangegeven.

De heer **Borger**: Als ik dat zou willen, zou ik daar ook een doel voor moeten hebben. Het doel ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het doel was niet, kijkend naar de complexiteit ...

De heer **Borger**: Het doel zou kunnen zijn om een nog betere indruk te krijgen van zo'n fabriek en de wijze waarop het kwaliteitsmanagementsysteem wordt gevolgd. Ik heb ook gezegd dat het aantal audits dat je zou moeten hebben voor een volledige dekking dan heel groot zou worden. Dan ben je er bijna permanent aanwezig.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei -- anders gaan we het gesprek overdoen -- dat één keer per jaar voldoende is. U voelde niet de urgentie om vaker langs te

gaan. Als je vaker langsgaat, zie je wel meer, maar je kunt nooit alles zien. Eén keer per jaar twee dagen langskomen vond u blijkbaar een mooi aantal. U gaf ook aan dat er van tevoren een auditplan wordt gemaakt, waarin wordt aangegeven met wie je spreekt en wat de aard van de onderwerpen is, waardoor de fabrikant goed op de hoogte is van wat er gaat gebeuren. Er vinden geen onaangekondigde bezoeken plaats, omdat ...

De heer **Borger**: Die hebben hier niet plaatsgevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat had wel gekund volgens de wetgeving, maar die hebben niet plaatsgevonden omdat je dan misschien voor een gesloten deur komt: de mensen zijn er niet en de fabriek is leeg.

Vindt u dat u met deze werkwijze een goed beeld hebt gekregen van het kwaliteitsmanagementsysteem? Daarbij gaat het vooral om de vraag of dat goed geborgd en toegepast is.

De heer **Borger**: Ja, voor mijn periode wel, vond ik. Mijn collega vond dat ook met haar auditors, voor de periode waarvoor zij verantwoordelijk was. Nogmaals: uitgangspunt is dat de leverancier zijn eigen kwaliteit borgt en bij elke handeling, bij elke werkinstructie voor een trein of een onderdeel, zelf controleert en aftekent dat die kwaliteit is bereikt.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar we spreken vandaag met u van Lloyd's, dus we willen heel graag weten of u dat vanuit uw verantwoordelijkheid vond. Uw organisatie heeft namelijk uiteindelijk de certificaten afgegeven dat ontwerp en productie voldeden aan de technische specificaties, de eisen uit de wet, en dat de trein veilig was. Vandaar dat de vragen heel erg gericht zijn op uw verantwoordelijkheid. U zegt dat u met deze werkwijze goed zicht hebt gehad op de borging en toepassing van het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk.

De heer **Borger**: Ja, zoals bedoeld in de wetgeving.

De **voorzitter**: Ik wil even doorgaan op de onaangekondigde bezoeken. Zou het geen meerwaarde kunnen hebben om juist onaangekondigd te komen? U zei dat je dan misschien voor een dichte deur komt te staan, maar dat zou ook iets kunnen zeggen.

De heer **Borger**: Ja, dat zou kunnen.

De **voorzitter**: Wij hebben eerder in verhoren gehoord dat er momenten waren dat er, als belangrijke functionarissen de fabriek bezochten, werd rondgewandeld met helmen en witte handschoenen en dat du moment dat zij weg waren, alles uit ging en er niets meer gebeurde. Zou het, in uw geval, niet van meerwaarde hebben kunnen zijn om ook eens onaangekondigd binnen te wandelen en te kijken of de mensen wel deden wat was afgesproken?

De heer **Borger**: De situatie die u nu schetst van mensen met witte handschoenen hebben wij niet meegemaakt. Ik heb ook van mijn auditors altijd gehoord dat zij gewoon goed ontvangen werden en alles mochten zien. Zij hadden niet de indruk dat er op dat moment speciaal voor hen dingen ingericht werden.

De **voorzitter**: Kom je daar niet pas achter als je er een keer komt als ze niet weten dat je komt?

De heer **Borger**: U moet het zich zo voorstellen. Behalve dat de auditors daar waren, waren meer mensen van de notified body daar regelmatig aanwezig voor testen. Ik ben daar zelf ongeveer ieder kwartaal geweest voor een bespreking van de certification board. Dan loop je ook nog langs de productielijn en krijg je ook een indruk van wat er gebeurt. Er zijn natuurlijk wel meerdere momenten waarop je als notified body ziet wat er aan de hand is.

De **voorzitter**: Ik zat nog even na te denken over wat u net hebt gezegd over de eisen. U zei: als aan alle eisen is voldaan, kun je in beginsel zeggen dat

de trein veilig is, want dan is aan het pakket van veiligheidseisen voldaan. Is het mogelijk dat wel aan al die eisen wordt voldaan, maar dat u toch denkt dat er iets niet in orde is met de veiligheid? Kan het toch zo zijn dat het certificaat dan niet wordt afgegeven?

De heer **Borger**: Als dat zich voordoet, als we als notified body een veiligheidsprobleem zien waardoor de trein niet voldoet, geven we natuurlijk geen certificaat af.

De **voorzitter**: Maar stel dat aan alle voorwaarden is voldaan, kunt u dan toch nog zeggen "nee, ik zie andere problemen" of moet u de trein als veilig erkennen als de lijst is behandeld en afgehandeld?

De heer **Borger**: Als alle voorwaarden zijn afgevinkt en wij toch iets zien wat niet door de beugel kan, niet gebaseerd op regelgeving maar op technisch inzicht, dan geven wij geen certificaat af.

De **voorzitter**: Oké.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vroeg net aan u of je een goed beeld krijgt van de wijze waarop het kwaliteitsmanagementsysteem wordt toegepast. U zei daarop "ja", maar kan het zo zijn dat je, als je één keer per jaar twee dagen gaat, het beeld krijgt dat de fabrikant zelf graag wil laten zien? Met andere woorden: is één keer per jaar twee dagen echt voldoende om goed zicht daarop te krijgen? Het is namelijk allemaal voorbereid: er is een auditplan en u komt niet onaangekondigd.

De heer **Borger**: Met deze audits krijg je op een wettelijke manier voldoende zicht op de wijze waarop het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk functioneert en kun je nagaan of die ook geschikt is voor dit project.

Mevrouw **Bergkamp**: Meer kun je er niet over zeggen.

De heer **Borger**: Dat is wat bereikt wordt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan gaan we naar de praktijk van het kwaliteitsmanagementsysteem van AnsaldoBreda. Wat is uw indruk? Hoe ging AnsaldoBreda in de praktijk om met dat kwaliteitsmanagementsysteem?

De heer **Borger**: De auditors hebben mij gerapporteerd dat in voldoende mate werd voldaan aan het kwaliteitsmanagementsysteem, dat alle teststappen, vrijgavestappen en wijzigingen op tekeningen voldoende werden doorgevoerd, conform het kwaliteitssysteem.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als ik vraag naar uw indruk, zegt u "prima"?

De heer **Borger**: In de auditverslagen vindt u twee soorten zaken. Aan de ene kant is er de pure non-conformity. Dat betekent dat iets echt niet voldoet en dat het over moet. Dat is met twee zaken een keer gebeurd, bij mijn weten. Aan de andere vindt u ook een aantal opmerkingen over verbeterpunten: dit had wel iets netter geadministreerd kunnen worden; hier doet de productielijn wat rommelig aan. Het zijn eigenlijk verbeterpunten voor de leverancier.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er zaten geen grote dingen in, geen zorgen over de manier waarop AnsaldoBreda omging met het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk. Die indruk had u niet.

De heer **Borger**: Die indruk hadden wij op dat moment niet. Mijn collega heeft die indruk ook niet gehad, zo blijkt uit de auditverslagen.

Mevrouw **Bergkamp**: U was dus eigenlijk tevreden over de wijze waarop AnsaldoBreda in de praktijk omging met het kwaliteitsmanagementsysteem. Het voldeed aan de eisen waar u naar keek.

De heer **Borger**: Het voldeed aan de wettelijke eisen waarnaar wij moesten kijken.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil het even los van de wettelijke eisen zien, want soms zie je meer dan de wettelijke eisen. Volgens mij staat er niet in de wet dat het allemaal goed georganiseerd moet zijn of dat het er keurig uit moet zien. Je kunt ook een indruk krijgen van de wijze waarop men met zaken omgaat.

De heer **Borger**: We hebben vooral naar de veiligheidseisen en de TSI-eisen gekeken. Het is natuurlijk wel zo dat er, zeker bij de eerste treinen, veel kwaliteitspunten waren die daar niet mee te maken hadden. Denk bijvoorbeeld aan het interieur, stickers die scheef zaten of verf die een beetje bladderde.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ooit in de auditrapporten gelezen dat er zorgen waren over bijvoorbeeld de vraag of werkinstructies overal bekend waren, of hebt u zelf dingen gezien?

De heer **Borger**: Bij mijn weten niet. De werkinstructies zijn onderdeel van de audit en zijn ook door de auditors gecheckt; niet allemaal natuurlijk, maar steekproefsgewijs.

Mevrouw **Bergkamp**: De audits in de beginperiode waren best wel kritisch. In die verslagen stonden nogal eens wat zorgen, zoals dat het een warboel van materialen was.

De heer **Borger**: Bij de aanloop van een productie, zeker bij een eerste trein die feitelijk een prototype genoemd kan worden, is de productielijn nog helemaal niet op orde. Het is zelfs de vraag of je dan een audit kunt doen in de zin van een seriematige audit. Wij hebben ervoor gekozen om de audits zo snel mogelijk in het project te doen. Wij hebben dus zelfs al bij de eerste trein audits uitgevoerd. Het is normaal dat een productielijn dan nog niet helemaal vloeiend loopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Bent u daarna weer langsgekomen om te kijken hoe het er op dat moment uitzag?

De heer **Borger**: Ja. Mijn collega's zijn daar langs geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent daar dus aan het begin geweest en daarna zijn uw collega's langsgegaan.

De heer **Borger**: In mijn tijd zijn er twee audits geweest en in de tijd van mijn collega een stuk of vijf, zes, denk ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Lloyd's, de keuringsinstantie, was dus vanuit de verantwoordelijkheid van u en uw collega's na u tevreden over de wijze waarop AnsaldoBreda omging met het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk.

De heer **Borger**: Het voldeed aan de regelgeving. In die zin waren we tevreden. Wij hebben er als keuringsinstantie niet echt een mening over dat er kwaliteitspunten op andere aspecten, die wij niet checkten, naar voren zijn gekomen. Wij maken daar wel opmerkingen over in de auditrapporten, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Geeft u eens wat voorbeelden van zaken die u wel zag, maar ...

De heer **Borger**: Ik heb net een paar voorbeelden gegeven: een interieur dat niet netjes is afgewerkt, scheve stickers, gebladderde verf. Die voorbeelden hebben niet te maken met de veiligheid van de trein en de wettelijke eisen, maar meer met de netheid en afwerk kwaliteit.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u wel gezien. U hebt gezien dat er qua afwerk kwaliteit ...

De heer **Borger**: Ik heb dat niet gezien, maar volgens mij moet dat wel gezien zijn door mijn collega's.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat vind ik een beetje vaag: volgens mij zouden zij gezien kunnen hebben dat ...

De heer **Borger**: Ik lees in de auditrapporten dat men hier en daar wel de indruk had dat een en ander wat slordig verliep.

Mevrouw **Bergkamp**: U was dus tevreden over het voldoen aan de wettelijke eisen, maar collega's hebben wel gezien dat de afwerkqualiteit een aandachtspunt was.

De heer **Borger**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Of was het een grote zorg?

De heer **Borger**: Voor mij was het geen grote zorg, maar ik kan mij voorstellen dat het voor de uiteindelijke klant van de treinen, NSFSC, een grote zorg was.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u dat ooit kenbaar gemaakt? Hebt u ooit tegen uw opdrachtgever gezegd: het zit wel goed met die wet- en regelgeving, maar de afwerkqualiteit kan beter?

De heer **Borger**: Ja, natuurlijk. Bij elke audit wordt een eindgesprek gevoerd. Daarin wordt het al gezegd. U vindt deze opmerkingen ook terug in de auditrapporten.

Mevrouw **Bergkamp**: De afwerkqualiteit was dus wel een aandachtspunt; geen groot zorgpunt, maar een aandachtspunt. Het is wel gezien door uw mensen.

De heer **Borger**: Jazeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was de reactie van AnsaldoBreda daarop?

De heer **Borger**: Tegen ons: prettig dat we voldoen aan de wettelijke eisen, zodat we dat hoofdstuk kunnen afsluiten en verder kunnen gaan. De kleinere punten in de afwerkqualiteit -- dat waren er vrij veel -- pakten zij op met hun klant, NSFSC.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren wel vrij veel opmerkingen over de afwerkqualiteit, volgens u.

De heer **Borger**: Of dat er veel waren ... Wij hebben geen zeer gedetailleerde lijst met afwerkpunten gemaakt. Dat is, zoals ik heb uitgelegd, ook niet het doel van de audits. Het doel van de audits is om na te gaan of het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk werkt en of de werkinstructies goed worden opgevolgd.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het zo raar om te denken dat je vakmanschap, je afwerkqualiteit, onderdeel is van het goed toepassen van zo'n kwaliteitsmanagementsysteem, ook al staat dat niet helemaal letterlijk in de wet? Is dat niet essentieel? Het kan ertoe leiden dat bijvoorbeeld een deur niet goed bevestigd is en eruit valt. Dat is dan toch een veiligheidsprobleem.

De heer **Borger**: U kunt het ook doortrekken naar andere producten die wel voldoen aan de wettelijke eisen, maar door de klanten toch minder gekocht worden omdat ze van mindere kwaliteit zijn of een kortere levensduur hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens u is het normaal en valt het niet onder het werk van Lloyd's om daar een uitgesproken oordeel over te hebben.

De heer **Borger**: Ik vind het niet normaal. Ik vind dat een leverancier een kwalitatief goed product moet afleveren aan de klant die de treinen bestelt, in dit geval NSFSC. In het kader van mijn opdracht en de wettelijke bepalingen kijk ik echter alleen naar de wettelijke eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt dat u wel hebt gesignaleerd dat er zorgen waren over de kwaliteit, de afwerk kwaliteit, misschien zelfs het vakmanschap, maar dat u alleen naar de wet- en regelgeving kijkt. U hebt het wel aangekaart, maar u vond de kwaliteit meer iets tussen de fabrikant en degene die de treinen zou kopen.

De heer **Borger**: U noemt vakmanschap. Vakmanschap is onderdeel van onze audit. Wij auditen of bijvoorbeeld lassers gekwalificeerd zijn om het laswerk te doen en of bepaalde monteurs de juiste opleiding en instructies hebben gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: Valt afwerk kwaliteit, het netjes doen, het op dezelfde manier doen, niet onder vakmanschap?

De heer **Borger**: Dat valt volgens mij meer onder zaken als hoe gemotiveerd het personeel is, hoe de eigen kwaliteitsafdeling toeziet op het eindproduct en op welk moment een klant toestaat dat die trein de fabriek verlaat.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het reden geweest voor u om ook kritischer te kijken naar de veiligheid? Als je ziet dat er signalen zijn, die door u en uw collega's zijn opgemerkt, over de kwaliteit en de afwerk kwaliteit, ga je dan ook wat kritischer kijken naar de veiligheid, naar die andere regels?

De heer **Borger**: De veiligheid ligt eigenlijk al vast in het ontwerp. Het ontwerp ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ga je daar dan nog wat beter naar kijken?

De heer **Borger**: Misschien mag ik even ...? De veiligheid ligt al vast in het ontwerp. In het ontwerp wordt al getoetst of het ontwerp veilig genoeg is. Vervolgens worden al die testen uitgevoerd en wordt er een trein samengesteld. Daarna is er nog drie jaar getest, heeft de notified body ook toegezien op de testen en wat daar gebeurde en heeft hij geconcludeerd dat die trein veilig genoeg is. Het oordeel over de veiligheid is niet alleen

gebaseerd op audits in de fabriek, maar voor een groot deel ook op de ervaringen die worden opgedaan tijdens het testen van de trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijn vraag aan u was: als je wat zorgen hebt over de kwaliteit, is dat dan ook een signaal om extra kritisch te kijken naar de testen? Heeft het geleid tot meer aanwezigheid of kritischer kijken?

De heer **Borger**: Er is zeker kritisch naar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ik bedoel kritischer. Is er kritischer gekeken door de signalen over de kwaliteit? Dat is mijn vraag.

De heer **Borger**: Ik weet dat er voor de aflevering, voor de uiteindelijke certificering van de trein, nog een type-inspectie op de trein heeft plaatsgevonden door de notified body. Daarbij is gekeken of er aan alle veiligheidseisen was voldaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Borger, ik stelde u gewoon een vraag. Misschien is het handig om daar wat directer op te reageren. Mijn vraag is: heeft dat nou geleid tot iets extra's, of bent u gewoon doorgegaan met uw standaardwerkwijze?

De heer **Borger**: Ik kan niet zo zeggen dat het geleid heeft tot een kritischer werkwijze. Ik bedoel uit te leggen dat die werkwijze al zeer kritisch was.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan is het antwoord op mijn vraag dat het niet heeft geleid tot iets extra's. U zegt: onze werkwijze is al kritisch genoeg.

De heer **Borger**: We hebben geen extra maatregelen genomen om nog scherper te gaan inspecteren dan we al deden.

Mevrouw **Bergkamp**: Want dat was niet nodig, zegt u.

De heer **Borger**: Dat was niet nodig.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan begrijpen we elkaar weer.

Op een gegeven moment wordt de Fyra uit de dienst genomen. In januari was dat tijdelijk; vervolgens werd dat definitief, in 2013. Daarna zijn er onderzoeken geweest, van de NS zelf. Er is ook een second opinion gegeven door bureau Mott MacDonald. De Belgen hebben nog eens naar de treinen gekeken. De conclusie was dat de afwerkqualiteit op meerdere plaatsen onder de maat was en dat de treinen van elkaar verschilden. Nu hebben we de volgende situatie. De heer Jonkers vertelde maandagochtend dat het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk veelvuldig niet werd toegepast. We hebben rapporten waarin staat dat de afwerkqualiteit op veel plaatsen onder de maat was en dat de treinen van elkaar verschilden. En we hebben een certificaat van Lloyd's waarin staat dat het kwaliteitsmanagementsysteem is geborgd en toegepast. Een belangrijke vraag van de commissie is: hoe verklaart u die uitersten?

De heer **Borger**: Het certificaat is afgegeven in juli 2012, als ik mij goed herinner. Toen was er nog geen operationele dienst met de treinen. De problemen die met name in 2013 aan het licht kwamen, hebben zich voorgedaan tijdens de operationele dienst. De notified body had daar op het moment van het afgeven van certificaten geen informatie over.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap u niet helemaal. Kunt u het nog één keer toelichten?

De heer **Borger**: Het certificaat is afgegeven in juli 2012 door de notified body. In 2013 kwamen er problemen aan het licht in de rapportages. De notified body had op het moment van het afgeven van certificaten geen informatie over die problemen, want die deden zich pas later voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, maar mijn vraag is als volgt. Hoe kan het dat enerzijds uit rapporten blijkt dat er zorgen zijn over de kwaliteit van de trein -- laat ik het zo samenvatten -- en dat er een kwaliteitsinspecteur is die daar heel vaak, een groot gedeelte van zijn werktijd, acht jaar lang, rondloopt en

zegt dat het systeem niet goed wordt toegepast in de praktijk, terwijl er anderzijds wel een certificaat ligt van de keuringsinstantie, die zegt dat het kwaliteitsmanagementsysteem goed is, geborgd is en toegepast is in de praktijk? Hoe kan dat?

De heer **Borger**: Het kwaliteitsmanagementsysteem was goed in het licht van de wettelijke eisen. De fabrikant kan er dus een kwalitatief goed product mee produceren. Het is duidelijk dat er tijdens de productie, na het verstrekken van het certificaat, kennelijk een gebrek aan kwaliteit is geweest dat aan het licht is gekomen door de gebeurtenissen in januari 2013.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw verklaring is dus dat het certificaat terecht is afgegeven en dat de problemen zijn ontstaan na de afgifte van het certificaat.

De heer **Borger**: Het certificaat is gewoon terecht afgegeven, op de wettelijke basis. Het kan zijn dat er voor het afgeven van het certificaat ook al problemen waren, maar die waren dan in ieder geval niet bekend bij de notified body op het moment dat die het certificaat heeft afgegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het in het verhoor net gehad over het kwaliteitsmanagementsysteem en de afwerkqualiteit, waarover zorgen waren bij uw mensen en bij uzelf. U hebt misschien op dat moment dingen gesignaleerd die later in die rapporten ook tevoorschijn zijn gekomen. Hebt u zich nooit afgevraagd: goh, wij hadden dat eigenlijk al gezien en het staat nu in de onderzoeksrapporten?

De heer **Borger**: Ik heb dat niet zelf gezien op het moment van het afgeven van het certificaat. Ik was daar op dat moment niet voor verantwoordelijk; dat was mijn collega. Ik heb mij bij het bekend worden van dit soort problemen -- met name in december 2012 en januari 2013 kwam er steeds meer naar boven -- natuurlijk wel afgevraagd hoe dat nou kon, zoals iedereen zich dat afvroeg.

Mevrouw **Bergkamp**: En wat was uw verklaring, uw analyse?

De heer **Borger**: Het is gebruikelijk bij treinen die gecertificeerd zijn dat er zich tijdens de operationele dienst nog problemen voordoen. Die problemen hebben vaak te maken met de beschikbaarheid van de trein, dus met uitval van treinen tijdens de dienst. Dat kwam regelmatig voor in de periode vanaf september, toen de dienstregeling Amsterdam-Rotterdam van start ging, en daarna, toen er naar België werd gereden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat er kinderziektes en opstartproblemen waren, maar ik ben nog even getriggerd door uw woorden dat u het certificaat voor het kwaliteitsmanagementsysteem terecht hebt afgegeven. Volgens u zijn er daarna problemen ontstaan waar u geen zicht op hebt gehad, maar die trein is toch niet daarna gebouwd? Die trein is toch gebouwd en u hebt toch certificaten afgegeven voor het ontwerp en de bouw van de trein?

De heer **Borger**: Een notified body geeft geen certificaten af voor iedere afzonderlijke trein. Een notified body geeft een certificaat af voor het type en bij het certificaat voor de SD-module zit ook een goedkeuring van het kwaliteitsmanagementsysteem.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus eigenlijk: we hadden het helemaal niet kunnen zien, want we hebben niet naar iedere afzonderlijke trein gekeken. Dat is wat u zegt, toch?

De heer **Borger**: Ja. De notified body is met één audit per jaar niet in staat om naar iedere trein te kijken. Sterker nog, tijdens deze audit wordt ook maar in beperkte mate naar de trein gekeken. Er wordt veel meer gekeken naar het kwaliteitsmanagementsysteem en de wijze waarop de leverancier dat hanteert.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik probeer dit onderdeel tot zover even samen te vatten. Ik heb u geconfronteerd met de uitspraken van de heer Jonkers, kwaliteitsinspecteur. Hij zei: ik zag al dat het kwaliteitsmanagementsysteem

in de praktijk niet echt goed werd toegepast op meerdere momenten. We hebben een aantal onderzoeksrapporten waarin staat dat de afwerkkwaliteit op meerdere plaatsen onder de maat was en dat de treinen van elkaar verschilden. En er zijn certificaten afgegeven door Lloyd's voor het ontwerp en de productie van de treinen. Daarbij is getoetst op het kwaliteitsmanagementsysteem. Ik vroeg u om een verklaring voor die verschillen. U zegt: wij hebben het certificaat terecht afgegeven, maar wij konden geen inzicht hebben in de kwaliteit van iedere afzonderlijke trein, want daar hebben we niet naar gekeken; dat kan ook niet als je één keer per jaar daar aanwezig bent; dan kun je geen zicht hebben op de kwaliteit van die treinen.

De heer **Borger**: Ik wil daar nog iets aan toevoegen. Bij de keuze voor een SD-module is het uitgangspunt niet dat je naar iedere trein kijkt.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar -- ik wil het niet ingewikkeld maken voor de mensen met allerlei afkortingen -- het doel van het certificaat was wel om vast te stellen dat er een kwaliteitsmanagementsysteem was en dat dit ook was geborgd en werd toegepast in de praktijk.

De heer **Borger**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: We zien in de onderzoeksrapporten dat er zorgen zijn over de kwaliteit van de trein. U zegt: we hebben gekeken naar de wet- en regelgeving; daar hoort kwaliteit niet bij. Dat hebt u eerder aangegeven. In feite zegt u dat je met het instrumentarium waarvoor gekozen is, door u en door de opdrachtgever, geen zicht kon hebben op de kwaliteit van die afzonderlijke treinen.

De heer **Borger**: Met het instrumentarium dat de wetgever in de Europese Unie heeft voorgeschreven, met deze manier van toetsen, kun je niet ieder product toetsen.

Mevrouw **Bergkamp**: Je had kunnen kiezen voor certificaten om wel de afzonderlijke treinen te keuren.

De heer **Borger**: Dat bepalen wij niet; dat bepaalt de opdrachtgever, zoals ik u heb uitgelegd. In de Europese regelgeving ...

Mevrouw **Bergkamp**: U had wel kunnen adviseren over ...

De heer **Borger**: In de Europese regelgeving is het zo vastgelegd: nadat het kwaliteitssysteem is goedgekeurd, overlegt de leverancier voor elke trein een schriftelijke verklaring, een EG-keuringsverklaring, waarmee hij verklaart dat die specifieke trein voldoet aan de wettelijke eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is onderdeel van het systeem dat de fabrikant met die verklaring zegt: mijn treinen voldoen allemaal aan dat prototype. Uw rol als keuringsinstantie was echter om te kijken of het kwaliteitsmanagementsysteem van dien aard was en zodanig werd toegepast dat de treinen die daar werden gebouwd, allemaal voldeden aan dezelfde eisen.

De heer **Borger**: Nou, dat zou ik niet zo zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zij voldeden aan de wettelijke eisen.

De heer **Borger**: Ik zou zeggen dat het kwaliteitsmanagementsysteem er geschikt voor is om treinen te produceren die allemaal voldoen aan de wettelijke eisen. De toepassing van het kwaliteitssysteem zelf op iedere trein is een verantwoordelijkheid van de leverancier en resulteert in een EG-keuringsverklaring per trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het, achteraf, dan niet beter geweest om die treinen wel afzonderlijk te keuren, ook al was het volgens u de keuze van de fabrikant om dat niet te doen? Was dat niet beter geweest?

De heer **Borger**: Ik heb daar geen ervaring mee. Ik heb aardig wat certificeringen gedaan -- dat weet u -- maar ik heb geen ervaring met het keuren van individuele treinen. In de regelgeving van de SF-module, die dat mogelijk maakt, is ook niet precies omschreven hoe je dat moet doen. Het in de praktijk inrichten van een keuring van iedere trein is in wezen vrij aan de opdrachtgever en de notified body.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de keuringsinstantie heeft wel een heel belangrijke rol in de keten, want de inspectie baseert zich op de informatie die zij van de keuringsinstantie krijgt.

De heer **Borger**: Ja. Zo is het systeem Europees-wettelijk ingericht.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u achteraf nooit gedacht: goh, waren we daar nu maar wat vaker naartoe gegaan of hadden we van die kwaliteit maar een groter punt gemaakt?

De heer **Borger**: Nee, feitelijk niet. Als keuringsinstantie ben je gebonden aan wat de regelgeving voorschrijft. Er is een Europese tendens dat de leveranciers steeds meer eigen verantwoordelijkheid nemen. Ik heb u net al verteld dat de inspectie-intervallen nu wettelijk van één jaar naar twee jaar zijn verschoven door de Europese Unie. Wij hebben als keuringsinstantie niet de middelen om scherper te keuren.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenburg.

De **voorzitter**: Iedereen gebruikt zijn eigen woorden. Ik zal ook mijn eigen woorden gebruiken om na te gaan of ik het goed begrijp. Uit de eerste audits maken wij op dat er grote zorgen zijn. U zegt: het was een rommeltje; de spullen lagen buiten door elkaar; niemand wist eigenlijk meer wat er nog moest worden gebruikt en wat al was gebruikt. Er zijn rapporten waaruit blijkt dat er wordt gelast op roestige onderdelen. Er zijn dus behoorlijke zorgen. Vervolgens komt daar de zorg bij dat kwaliteitsaspecten niet helemaal in orde zijn. Dat wordt gezien. Had u op dat moment kunnen zeggen "we gaan nu

echt kijken of dat systeem dat op papier klopt, ook wordt uitgevoerd", of had u dan terug moeten gaan naar de leverancier, naar de fabrikant, om te vragen om extra geld voor extra keuringen, audits, omdat u zich zorgen maakte? Maakt het de fabrikant uit of u opschaalt?

De heer **Borger**: Nee, zeker niet. De eerste audits hebben plaatsgevonden in een productielijn die nog aan het opstarten was. Voor ons is het vrij normaal dat je daar dan nog geen geoliede productielijn ziet.

De **voorzitter**: Had u dit soort problemen dan al eerder bij andere fabrikanten gezien?

De heer **Borger**: Daar doen we soortgelijke audits en daar zie je hetzelfde opstartproces.

De **voorzitter**: Lassen op roestige onderdelen?

De heer **Borger**: Het lassen op roestige onderstellen is een voorbeeld uit het auditrapport uit 2009, volgens mij. Dat is na mijn tijd, maar ik ken dat rapport wel. Dat heeft geresulteerd in een non-conformity, geconstateerd door de notified body. Daarop is direct actie ondernomen door AnsaldoBreda. Er is een extra onderzoek gedaan naar het materiaal door een extern instituut. Ook is er gekeken welke onderdelen het betrof. Die zijn apart gezet en er heeft een herkeuring plaatsgevonden. Daar is dus wel degelijk actie op ondernomen.

De **voorzitter**: Collega Bergkamp analyseerde het als volgt. U doet audits om na te gaan of het kwaliteitsmanagementsysteem wel in de praktijk wordt uitgevoerd, maar dan kijkt u vooral naar de veiligheid en wat minder naar de kwaliteit, al signaleert u die wel. Is door u of uw collega's nooit het signaal opgevangen dat door de heer Jonkers vrij duidelijk is geschetst, namelijk dat er werd gebouwd zonder tekeningen en dat er geen werkinstructies op de werkvloer waren? Is dat dan niet gezien?

De heer **Borger**: Ik heb het interview van de heer Jonkers natuurlijk ook gezien. Hij was er permanent aanwezig; wij deden er steekproeven. Wij kenden de rapportages van de heer Jonkers niet. Dat waren volstrekt gescheiden opdrachten. Wij kregen daar ook geen kopieën van. Wij hadden die informatie op dat moment niet als notified body. Wij moesten dus kijken naar onze eigen steekproeven. Door onze inspecteurs is dat op dat moment niet in die mate geconstateerd.

De **voorzitter**: Is de vraag van collega Bergkamp dan niet terecht? Er moet worden geanalyseerd of een kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk wordt uitgevoerd. U hebt niet gezien dat dit niet gebeurde. Dat doet de vraag rijzen of zo'n certificaat dan wel terecht is afgegeven.

De heer **Borger**: Het certificaat is volledig terecht afgegeven conform de regelgeving die daarvoor geldt en de inspecties die wij daarvoor moeten uitvoeren, de audits. Eigenlijk vraagt u of er geen andere regels zouden moeten gelden.

De **voorzitter**: Nee. Als personen die in de fabriek komen, signaleren dat de kwaliteit tekortschiet, dat de instructies niet worden uitgevoerd en dat er een mooi kwaliteitsmanagementsysteem is ingericht, maar dat dit in de praktijk niet wordt uitgevoerd -- dat zien de mensen op de werkvloer -- hoe kan het dan dat degene die een certificaat moet afgeven, dat toch afgeeft en daarmee zegt dat het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk wel wordt uitgevoerd? Dat is toch gek?

De heer **Borger**: Onze auditors hebben hetgeen u nu beschrijft niet in die mate gezien.

Mevrouw **Bergkamp**: Daardoor rijst wel de vraag of je niet meer kunt doen met signalen. U houdt heel erg vast aan de wet- en regelgeving. Daarvoor bent u er en dat is een heel belangrijke taak, maar dat wil niet zeggen dat je niet meer kunt doen met andere signalen. Als iedereen zich aan hetzelfde houdt, kun je dingen missen.

De heer **Borger**: Natuurlijk kun je meer doen met signalen. Je moet die dan wel krijgen, en op officiële wijze. Je kunt niets doen met geruchten. Je kunt alleen iets doen met eigen bevindingen, bijvoorbeeld ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar uw eigen mensen hebben dingen gesignaleerd over de kwaliteit en uzelf ook.

De heer **Borger**: Ja, maar daar is ook actie op ondernomen, zoals ik net heb uitgelegd. Onze auditors hebben dingen gesignaleerd waarop actie is ondernomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ook richting de ILT aangegeven dat misschien wel aan de wet- en regelgeving was voldaan, maar dat u zorgen had over de afwerkqualiteit? Hebt u dat signaal afgegeven aan de ILT?

De heer **Borger**: Daar was op dat moment geen aanleiding voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Ik geef het woord weer aan mevrouw Van Toorenburg.

De **voorzitter**: Lloyd's heeft dus op een bepaald moment het ontwerp en de productie van de Fyra gecertificeerd.

De heer **Borger**: Lloyd's Register Nederland, de notified body.

De **voorzitter**: Ja. Betekent dat dan dat alle treinen veilig zijn?

De heer **Borger**: Alle treinen zijn dan veilig, als de fabrikant met zijn kwaliteitssysteem heeft gegarandeerd dat aan de wettelijke eisen is voldaan. Daarvan zijn door de fabrikant ook verklaringen afgegeven per trein. Als u mij vraagt "betekent dat dan dat alle treinen veilig zijn?", zeg ik: het betekent dat alle treinen door de leverancier veilig worden verklaard.

De **voorzitter**: De inspecteur-generaal, mevrouw Thunnissen, heeft op enig moment een interview gegeven in de krant. Zij zei: certificering wil niet zeggen dat een trein veilig is. Wat vindt u van zo'n uitspraak?

De heer **Borger**: Ik ben het daar niet mee eens.

De **voorzitter**: Die uitspraak is dus onterecht gedaan?

De heer **Borger**: Ja. Nou, onterecht ... Zij heeft die uitspraak vanuit haar perspectief gedaan. Ik kan niet zien in welke context zij dat dacht. In principe is met de typekeuring heel uitgebreid getest dat de treinen aan alle veiligheidseisen uit de TSI's voldoen en is er een systeem van kwaliteitsborging bij de leverancier aanwezig waarmee de leverancier elke trein veilig kan afleveren.

De **voorzitter**: Kán afleveren.

De heer **Borger**: Dat is de verantwoordelijkheid van de leverancier. Móét afleveren; zo kunt u het ook stellen.

De **voorzitter**: Oké, maar we hebben net vastgesteld dat niet alle treinen afzonderlijk zijn gekeurd. De fabrikant verklaart wel dat alle treinen zo worden gebouwd, maar u kijkt alleen naar de eerste trein en naar de testen. Is het dan toch mogelijk dat er uiteindelijk Fyra-treinen zijn gebouwd die op een aantal punten niet veilig waren, omdat bijvoorbeeld de productiekwaliteit tekort heeft geschoten, zoals wij net bespraken?

De heer **Borger**: Dan komt u voorbij het werk van de notified body en de keuringsinstantie. De treinen worden geaccepteerd door hun vervoerder. De vervoerder neemt daarmee de verantwoordelijkheid voor de trein over van de leverancier. Dat gebeurt op het moment dat hij ze inschrijft en ermee gaat rijden. De vervoerder heeft ook een veiligheidsmanagementsysteem dat ervoor moet zorgen dat problemen met de treinen, net na afname maar ook tijdens het rijden en het onderhoud, aan het licht komen en worden

geregistreerd en dat er ook maatregelen op worden genomen. Dat valt buiten de verantwoordelijkheid van de certificering.

De **voorzitter**: Maar de certificering is er toch juist voor bedoeld dat het wordt dichtgeanalyseerd? Je ziet, zeker voor de gekozen modules, dat het prototype veilig is. De treinenfabrikant zegt dat hij iedere trein bouwt zoals het prototype. Daar is dat kwaliteitsmanagementsysteem voor bedoeld. U zou erop moeten toezien dat dit vervolgens in de praktijk zo werkt, maar daar is blijkbaar iets gebeurd, want dat blijkt misschien wat minder te zijn gedaan. Is dat ...

De heer **Borger**: Ik heb uitgelegd dat we daarop hebben toegezien volgens de regels die daarvoor voorgeschreven zijn.

De **voorzitter**: Maar het is dus mogelijk dat er, als de productiekwaliteit toch onvoldoende is, uiteindelijk een trein de fabriek uitrolt die niet veilig is?

De heer **Borger**: Als dat zou gebeuren ... Dan zijn we wel heel hypothetisch bezig. Ik heb u net uitgelegd dat er daarvoor ook nog een vangnet is, namelijk de verantwoordelijkheid van de vervoerder die die trein accepteert in het materieelpark, die daar afnameritten mee doet, die daar elke dag 24 uursveiligheidschecks op doet voordat de trein de dienst in mag en die daar onderhoudssystemen voor heeft. De vervoerder zorgt ervoor dat die trein op een veilig niveau blijft.

De **voorzitter**: Er zit dus een risico in. We zijn het eens over het feit dat daar een risico zit. Dat risico moet dus gemitigeerd of weggenomen worden door een heel stevig testprogramma of proefbedrijf. Dan pas kun je nagaan of die treinen moeten gaan rijden. Daar zou je dat dan in moeten opvangen. Hoor ik u dat zo zeggen?

De heer **Borger**: Ja, in het testprogramma van de vervoerder maar ook in het onderhoud tijdens de hele levensduur van de trein. Het is een verantwoordelijkheid van de vervoerder om met zijn

veiligheidsmanagementsysteem -- eigenlijk heet het veiligheidssystem -
- de treinen zodanig te onderhouden en te gebruiken dat zij veilig blijven
gedurende hun levensduur van 20 of 30 jaar.

De **voorzitter**: We hebben nog iets gehoord wat we met u aan de orde willen stellen. Degene die op de werkvloer is geweest, heeft namelijk geconstateerd dat de treinen de fabriek verlieten toen ze echt nog niet klaar waren, toen er nog 500 openstaande punten waren. Uiteindelijk is dat aantal teruggebracht tot 250. Dat waren punten die nog moesten worden afgewerkt. Geldt de certificering voor treinen die nog niet af zijn?

De heer **Borger**: Met diegene bedoelt u waarschijnlijk de heer Jonkers, die u maandag hebt gehoord. Hij deed deze uitspraak vanuit zijn perspectief, namelijk vanuit het perspectief van de treinen die de fabriek in Pistoia verlieten. De eerste treinen die Pistoia verlaten hebben, waren de treinen 1 en 2, die eigenlijk bedoeld waren voor het testen op de lijn in Nederland. Het is vrij gebruikelijk dat die treinen op dat moment nog niet af zijn. Voor zover ik de heer De Leeuw heb gehoord, waren die treinen nog niet voorzien van een interieur. Dat komt ook veel voor. Tijdens het proefbedrijf wordt er dan extra ballast in de vorm van watertonnen in gezet om het juiste gewicht te bereiken. Daarmee waren de treinen in 2009 gewoon geschikt voor het uitvoeren van de testen die gedaan moesten worden in het kader van de wettelijke typetoelating.

De **voorzitter**: Maar heeft de keuringsinstantie ook een rol in de beoordeling van de vraag of een trein klaar genoeg is voor gebruik?

De heer **Borger**: Van die specifieke treinen weet ik dat ze eind 2012 zijn teruggegaan naar de fabriek in Pistoia en compleet zijn nagewerkt. Tijdens die nawerkactie heeft mijn collega van de notified body ook nog een audit uitgevoerd. Het beeld naar aanleiding van uw vraag is dus het volgende. De heer Jonkers zegt: de treinen verlaten de fabriek met een groot aantal open punten. De aard van de open punten ken ik helemaal niet. Ik ken de lijsten ook niet. Ik weet ook niet of die punten betrekking hebben op veiligheid of op

kleinere zaken. Mijn indruk is dat het gaat om kleinere zaken, zoals interieur, stickers ...

De **voorzitter**: Maar waar baseert u dat op? Het gaat ook over software en deuren en ...

De heer **Borger**: Ik heb begrepen dat de mensen die u daarna hebt geïnterviewd, dit ook zo hebben aangegeven.

De **voorzitter**: Dat was uw indruk?

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Maar er waren hele lijsten met punten van verschillend kaliber: zware punten, lichte punten. De software zou misschien een hoop oplossen, maar toen de treinen de fabriek verlieten, waren die punten nog niet opgelost. Is dat dan geen issue?

De heer **Borger**: Met betrekking tot de software heb ik u verteld dat wij een audit hebben uitgevoerd op het softwareontwikkelingsproces, de configuratie, via een testproces in Napels.

De **voorzitter**: En dat proces deugde?

De heer **Borger**: Dat deugde. De software wordt vanaf de specificatie in verschillende stappen bekeken: moduletesten en testen op de systemen die ook in de trein komen. Vervolgens wordt die in de trein gezet. Tijdens de testperiode van drie jaar zijn er wel verschillende updates van de software geweest. Ik meen mij te herinneren dat er na de certificering in juli ook nog een verbeterde softwareversie in de trein is gezet, wat ik toen ook bij de ILT heb gemeld. Softwareontwikkeling is een proces dat continu plaatsvindt en waarin continu verbeteringen plaatsvinden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog één korte vraag op dit punt. U gaf aan dat de eerste treinen nog niet klaar waren, dat die afgemaakt werden en teruggestuurd zijn. Het ging echter niet alleen om de eerste treinen. Het ging ook om treinen die later in de reeks zijn gebouwd en die ook nog niet klaar waren, maar wel de fabriek hebben verlaten. Ik vraag mij af waarom u dit aangeeft voor de eerste treinen, maar niet ingaat op de treinen daarna, die ook nog niet helemaal klaar waren en toch de fabriek hebben verlaten.

De heer **Borger**: Nogmaals, ik kende de lijsten van de heer Jonkers niet. Die kreeg ik ook niet. Ik kreeg zijn rapportages helemaal niet. Ik heb daar maandag voor het eerst kennis van genomen. Ik heb hem ook horen vertellen dat de lijsten veel minder items bevatten naarmate de productie vorderde.

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt alsof u over het verhaal van de heer Jonkers wel een opvatting hebt, want u zegt: die eerste treinen waren niet klaar, maar dat is gebruikelijk; die zijn afgebouwd in de andere fabrieken of die zijn zelfs teruggestuurd. De opmerking van de heer Jonkers betrof echter ook de treinen die later zijn gebouwd. Ik vroeg mij af of u daar weet van hebt.

De heer **Borger**: Daar heb ik geen weet van. Voor zover mij bekend, zijn de treinen die ...

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik u even mag onderbreken: als u er geen weet van hebt, moet u er ook niet over speculeren. Volgens mij speculeerde u over de latere treinen. Daar hebt u gewoon geen informatie over.

De heer **Borger**: Ik weet wel dat de notified body de trein die bij de type-inspectie is geïnspecteerd -- dat was volgens mij de 4805, dus dat zou de vijfde trein zijn -- ...

Mevrouw **Bergkamp**: Laten we niet verder ingaan op de details. Mijn vraag was of u ook informatie hebt over de treinen die na de eerste treinen de fabriek hebben verlaten. Die bleken ook niet klaar te zijn en nog een grote

lijst met openstaande punten te hebben, maar daar hebt u geen informatie over, dus daar moet u, denk ik, ook niets over zeggen.

De heer **Borger**: Ik heb van beide rapportages van de heer Jonkers geen informatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Goed, dan is dat helder. Ik geef het woord weer aan mevrouw Van Tooreenburg.

De **voorzitter**: Ik wil inzoomen op de rol van de ILT, de inspectie, die uiteindelijk de vergunning verleent om de trein te mogen gebruiken en in te zetten in de dienst. Uiteindelijk laat de ILT de Fyra namelijk toe. Hebt u in de aanloop daarnaartoe regelmatig overleg gevoerd met de ILT?

De heer **Borger**: Jazeker.

De **voorzitter**: Op welke momenten was dat?

De heer **Borger**: Dat begon eigenlijk al op het moment van de opdrachtverstrekking, in 2004. In die tijd hebben we met name overleg gehad met RailNet over de wet- en regelgeving. Wij hebben de ILT in voortgangsgesprekken continu op de hoogte gehouden van de voortgang van onze toetsing. Eind 2008, in aanloop naar de verklaring van geen bezwaar voor het aanvangen van de testritten, hebben we samenvattende gesprekken gevoerd met de ILT en hebben wij presentaties gegeven aan de ILT om te laten zien wat wij gedaan hadden, hoe wij het hadden aangepakt, wat de resultaten waren en waarom wij vonden dat de testritten toen konden gaan plaatsvinden.

De **voorzitter**: U hebt dus in het begin intensief overleg gevoerd over de wet- en regelgeving en over een aantal testen, en aan het eind, in aanloop naar de verklaring van geen bezwaar. Dat waren de overleggen die u hebt gevoerd. Is dat een regulier overleg geweest, maandelijks, per kwartaal?

De heer **Borger**: Volgens mij is dat zeker wel per kwartaal geweest. Wij hadden ook contact over bepaalde ontheffingen die moesten worden aangevraagd, waarop wij toen een reactie van de ILT verwachtten. Gedurende het hele project -- mijn collega heeft dat van mij overgenomen; ik heb dat later ook bij het aanvragen van de uiteindelijke vergunning kunnen meemaken -- is er continu overleg geweest met de ILT en hebben wij elkaar op de hoogte gehouden.

De **voorzitter**: Had u de indruk dat de inspectie bijzondere aandacht had voor de Fyra-trein?

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Waar bleek dat uit?

De heer **Borger**: Dat bleek bijvoorbeeld uit het feit dat er niet alleen op mijn niveau overleg was met de inspectie, maar ook op hoger niveau, zeg maar tussen het HSA-management en het ILT-management.

De **voorzitter**: Daar was overleg tussen. Was u daarbij?

De heer **Borger**: Daar was ik niet bij. Zij hadden wel overleg over de voortgang en eventuele problemen. Ook op mijn niveau was er overleg. Er werd veel meer dan gebruikelijk overlegd met de ILT, zoals ik dat kende van andere projecten.

De **voorzitter**: Had u daarbij het idee dat de ILT de Fyra beschouwde als een risicovol project?

De heer **Borger**: Dat zou u aan de ILT moeten vragen. Ik kan alleen constateren ...

De **voorzitter**: Misschien doen we dat nog, maar ik stel de vraag ook aan u.

De heer **Borger**: Ik kan alleen constateren dat zij zeer veel belangstelling hadden voor het project en graag op de hoogte werden gehouden van de voortgang en de problemen.

De **voorzitter**: U had dus het idee dat er in dit project intensiever is meegelopen door de ILT dan u bij andere projecten gewend was.

De heer **Borger**: Ja, zeker in vergelijking met bijvoorbeeld de bouw van een eenvoudige goederenwagen, waar wij ook certificeringen voor doen. Die keuren wij helemaal zelf, tot die helemaal klaar is. Dan sturen we de aanvraag naar de ILT en binnen acht weken is de ILT dan klaar met de vergunning. Tijdens de bouw van zo'n goederenwagen is er helemaal geen overleg met de ILT over de voortgang en de problemen. In dit project hebben wij circa acht jaar, misschien negen jaar van overleg met de ILT achter de rug, op regelmatige basis en op verschillende niveaus.

De **voorzitter**: Met wie sprak u dan van de ILT?

De heer **Borger**: Ik sprak in eerste instantie met de heer Maas van de ILT. Dat was de inspecteur met wie ik te maken had. Later is dat overgenomen door de heer Van Herwaarden.

De **voorzitter**: Op een bepaald moment bleken er bijzondere problemen met in ieder geval de Italiaanse treinenbouwer. Er kwamen berichten uit Denemarken. Hebt u het idee gehad dat de ILT op dat moment nog een stap extra zette om na te gaan wat er aan de hand was?

De heer **Borger**: Niet als reactie op signalen uit Denemarken. Dat heb ik niet kunnen waarnemen.

De **voorzitter**: En als reactie op andere signalen, zoals vertragingen? De trein was na de ontwerpfase al zeer vertraagd.

De heer **Borger**: Als reactie op vertragingen wel natuurlijk. De ILT rijdt af en toe mee met beproevingsritten. Tijdens de testperiode rijdt de toezichthoudende kant van de ILT zelf af en toe mee. Dat gebeurde ook tijdens de operationele dienst, later, na juli 2012. Daarin was de ILT zeer actief.

De **voorzitter**: Hebt u het idee dat de inspectie haar rol goed heeft vervuld in dit dossier?

De heer **Borger**: Ja, dat idee heb ik wel. De inspectie heeft wel een vrij procesmatige rol, die is vastgelegd in de Nederlandse en de Europese wetgeving.

De **voorzitter**: Zij heeft zich dus conform wet- en regelgeving opgesteld.

De heer **Borger**: In de toelatende kant van het dossier, zoals ik dat heb behandeld met de heer Van Herwaarden en de heer Maas, heeft ze zich goed opgesteld, ja.

De **voorzitter**: Stel dat de inspectie zelf ook onder de trein kan kijken; die terminologie wordt weleens gebruikt. Stel dat de inspectie zelf inspecties van de treinen zou kunnen uitvoeren, misschien steekproefsgewijs, wat zouden daarvan dan volgens u de voor- en nadelen zijn?

De heer **Borger**: Volgens mij is dat sowieso al toegestaan. U zegt "stel dat dat zou kunnen", maar het mag al.

De **voorzitter**: De inspectie mag in uw beleving zelf ook naar de treinen kijken.

De heer **Borger**: Jazeker. In sommige gevallen doet zij dat ook.

De **voorzitter**: Ik vat dit onderwerp even samen. U had regulier overleg met de ILT. U had het idee dat de ILT dit project als een bijzonder project zag

omdat u meer contact met de ILT had dan gemiddeld. Daarbij had de ILT ook nog zelf de treinen kunnen bekijken en onderzoeken. Of dat gebeurd is, dat is ...

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Oké. Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom nog even op de rol van de inspectie, de ILT. Voordat de trein is toegelaten, mag de inspectie de trein toch niet zelf inspecteren of onder de trein kijken?

De heer **Borger**: Als de inspectie dat wil, is zij altijd welkom. Wanneer er beproevingsritten worden gereden op het Nederlandse net, mag de toezichhoudende kant van de inspectie altijd meerijden. Zij doet dat ook regelmatig.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de ILT had ook naar Italië kunnen gaan om te kijken naar de trein en te zien hoe die gebouwd werd?

De heer **Borger**: Bij mijn weten is daar wel sprake van geweest in de periode dat mijn opvolger daar het project uitvoerde. Er is sprake van geweest dat de ILT samen met de inspectie van België naar Italië zou gaan. Dat is niet gebeurd. Ik heb op een gegeven moment wel contact gehad met de heer Maas. Hij vroeg mij om een contactpersoon bij AnsaldoBreda. Omdat hij toch in Italië was, wilde hij graag een keer de fabriek zien. Ik heb geprobeerd na te zoeken of dit daadwerkelijk gebeurd is, maar dat heb ik niet kunnen vinden. Misschien kunt u hem dat nog vragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Als een trein nog niet is toegelaten, mag de ILT volgens u dus gewoon naar de trein kijken -- daarvan wordt zij niet weerhouden door Europese wetgeving -- en zelf een inspectie uitvoeren.

De heer **Borger**: Graag zelfs.

Mevrouw **Bergkamp**: Graag zelfs, zegt u. U hebt ook aangegeven dat er intensieve gesprekken zijn gevoerd tussen u en de inspectie, te weten de heer Maas en zijn opvolger, de heer Van Herwaarden. U gaf aan dat het contact intensiever was dan bij andere projecten. Aan wat voor projecten moeten we dan denken?

De heer **Borger**: Ik gaf u het voorbeeld van een goederenwagenproject. Dat is natuurlijk een heel simpel project. Je kunt ook denken aan een locomotiefproject. Over het algemeen is de notified body daar een hele tijd zelfstandig mee bezig, tot het moment dat er een verklaring van geen bezwaar moet komen. Tegenwoordig heet dat een gedoogbrief, maar dat is hetzelfde. Dan mag er op het net gereden worden. Dan is er weer even intensief contact en voor het aanvragen van de uiteindelijke vergunning is er ook intensief contact.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom was dat contact wat intensiever? Kwam dat doordat het gewoon een complex project was? Wat waren de redenen daarvoor?

De heer **Borger**: Er waren eigenlijk twee redenen. Aan de ene kant hadden wij vanuit de notified body behoefte aan contact met de ILT omdat de regelgeving in het begin niet helemaal vaststond. Verschillende partijen speelden daarin een rol, zoals de wetgever, de HSL-Zuidprojectorganisatie en ProRail als netbeheerder.

Mevrouw **Bergkamp**: De eerste reden was dus om de wetgeving met elkaar te bespreken. Wat was de tweede reden?

De heer **Borger**: De tweede reden was dat we de ILT graag wilden meenemen in dit project zodat zij zich kon inleven in en voorbereiden op de uiteindelijke vergunningsaanvraag.

Mevrouw **Bergkamp**: Kwam het initiatief voor het intensieve contact dan van u, vanuit de keuringsinstantie, of nam de ILT ook zelf initiatief?

De heer **Borger**: Ik denk dat wij in de meeste gevallen het initiatief namen, omdat wij de ILT graag wilden betrekken bij de voortgang. Tijdens het project hebben wij de ILT ook vragen gesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: Het kwam dus vanuit Lloyd's zelf, vanwege de wet- en regelgeving, om de ILT vroegtijdig bij het proces te betrekken.

De heer **Borger**: Ja, grotendeels wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Sprak u dan ook over de kwaliteit? Deelde u die zorgen met elkaar, of ging het echt alleen over de veiligheid in de zin van: goh, die TSI is aangepast; hoe gaan wij daarmee om?

De heer **Borger**: Het ging in die tijd vooral over het voldoen aan de wet- en regelgeving. Wij waren op dat moment druk bezig met de typecertificering, dus het ging met name over de uitkomsten van de testen en het ontwerp van de trein. Het ging minder over kwaliteit.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het ging ook weleens over kwaliteit.

De heer **Borger**: Ik kan me dat niet zo herinneren. Ik was toen ook geen projectleider van de notified body, maar ik had wel contacten namens de aanvrager.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ging dus niet over kwaliteit, maar over veiligheid en de veranderingen in de wetgeving.

De heer **Borger**: Ja, het ging over veiligheid en compatibiliteit met de wetgeving.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar de periode januari 2013. Dan besluiten de vervoerder, HSA, en de Belgische spoorwegen om de Fyra tijdelijk uit de dienst te halen. Er waren grote problemen door de winterse omstandigheden. De inspectie heeft ook gekeken wat er aan de hand was. Een afdekrooster was van de trein gevallen en beschadigd. Er waren problemen met de deuren: één deur hing scheef. Er waren problemen met de uitschuifrede en er was ook sprake van ijsafzetting. Zijn dat nou veiligheidsissues?

De heer **Borger**: Dat zijn zeker veiligheidsissues, waar in ieder geval de Belgische inspectie onmiddellijk op heeft gereageerd. Met name de afdekplaat was voor haar reden om de vergunning in te trekken.

Mevrouw **Bergkamp**: De problemen die ik net opsomde, die gesignaleerd waren, waren dus veiligheidsissues. Het waren risico's voor de veiligheid.

De heer **Borger**: Jazeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het gebruikelijk bij een nieuwe trein dat je in deze omstandigheden zo snel dit soort problemen, veiligheidsissues, krijgt?

De heer **Borger**: Dat komt regelmatig voor. Daarom is het ook belangrijk dat dit door de vervoerder en de ILT zodanig gemonitord wordt dat een vervoerder kan besluiten om zelf een trein uit de dienst te halen of dat uiteindelijk de inspectie ingrijpt.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kan het dat een trein die is gecertificeerd -- we hebben in dit verhoor met elkaar gewisseld dat de veiligheid daarin centraal staat -- en toegelaten door de inspectie, zo snel veiligheidsissues krijgt?

De heer **Borger**: U gaf een aantal voorbeelden. De klaptrede en de plaat zijn vermoedelijk door ijsafzetting beïnvloed. Dat is typisch een winterse omstandigheid in vrij extreem weer die zich toen plotseling voordeed en zich niet heeft voorgedaan tijdens het testprogramma van drie jaar. Dat is een nieuw feit en daar moet de inspectie op acteren.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar wordt dus niet echt naar gekeken. Dat vroegen wij ons als commissie namelijk af: is de winterbestendigheid van de trein onderdeel geweest van het certificeringsproces?

De heer **Borger**: Daar wordt wel naar gekeken, maar de eisen zijn beperkt en de mogelijkheden om dat te testen zijn zo mogelijk nog beperkter. Er is een windtunnel in Wenen waar je dat in beperkte mate kunt testen. Voor zover ik weet, is dat ook gebeurd. Het daadwerkelijk snel rijden met een trein in deze omstandigheden, die zo extreem waren, kom je eigenlijk alleen tegen in de praktijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus eigenlijk kun je dat in de praktijk niet zien. Er is in Velim, in Tsjechië, getest, waar toevallig sneeuw lag. Daarnaast heb je de klimaatkamer in Wenen, waar de trein in staat, waarbij gekeken wordt naar allerlei klimatologische omstandigheden. Op grond van die testen kun je echter geen goed beeld krijgen van wat er gebeurt met een trein die hard rijdt in sneeuwomstandigheden.

De heer **Borger**: Je kunt dat niet zo extreem testen als het zich heeft voorgedaan in januari 2013.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat een trein in gebruikelijke weersomstandigheden normaal gebruikt moet kunnen worden. Dat staat ook in de algemene Europese regelgeving. Hoe hebt u daarnaar gekeken? U zei: we hebben daar wel naar gekeken. Hoe dan?

De heer **Borger**: Ik heb daar niet naar gekeken, maar een specialist die werkt in het NoBo-team van mijn collega heeft daar zeker naar gekeken. Je kunt kijken naar componenten: kan er ergens sneeuw achter gaan zitten of kan er sneeuw naar binnen worden gezogen door ventilatoren in de trein? Het is veel meer een expertbeoordeling dan een beoordeling die gebaseerd is op daadwerkelijke testen.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar kwam niet bijzonders uit.

De heer **Borger**: Daar kwam op dat moment niets bijzonders uit.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei: het was heftig weer. Ik weet niet welke termen u er precies voor gebruikte. Er lag 8 centimeter sneeuw. Is dat heftig?

De heer **Borger**: Het was het soort weer dat zich volgens mij tijdens de beproevingsritten in de voorgaande drie jaar niet heeft voorgedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren er ook specifieke eisen waaraan het ontwerp moest voldoen om in een normale winter of een misschien iets heftigere winter te kunnen functioneren?

De heer **Borger**: Niet in die zin. Voor componenten zijn er wel vochtigheidseisen en temperatuureisen. Die worden ook getest. Elektronische componenten worden los in kleinere klimaatkamers getest, maar voor een hele trein zijn er geen specifieke testen voorgeschreven.

Mevrouw **Bergkamp**: En het ontwerp biedt ook geen mogelijkheden om daar extra naar te kijken, bijvoorbeeld naar zo'n bodemplaat die in een dynamiek van ijs blijkbaar loslaat?

De heer **Borger**: Nee, op dit moment niet. Misschien zijn er over enige tijd wel simulatieprogramma's waarmee je dat zou kunnen simuleren. Ik ken, behalve een beperkte test in de klimaatkamer in Wenen, geen mogelijkheden om dit anders te testen dan in de praktijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus je ziet het pas op het moment dat je in de praktijk met de trein gaat rijden en er zulke weersomstandigheden zijn. Los van de problemen met het winterse weer waren er ook andere betrouwbaarheidsproblemen, in een wat langere periode. Er waren problemen met de tractie, de aandrijving, het beveiligingssysteem, de

remmen en de deuren. Is het gebruikelijk dat bij een nieuwe trein dit soort problemen maar blijft spelen en steeds naar boven popt?

De heer **Borger**: Dat er beschikbaarheidsproblemen zijn met een trein ken ik eigenlijk van alle projecten. Zo kan er uitval plaatsvinden omdat een deursysteem niet goed werkt of snel in een beveiligingssituatie valt. Bij deze trein was er ook nog sprake van het ERTMS. Het ERTMS is een beveiligingssysteem voor treinen dat heel nauw samenwerkt met een baansysteem. Daarin was ook nog een ontwikkeling gaande, zowel bij de treinsystemen als de baansystemen. Daardoor vond ook veel uitval plaats.

Mevrouw **Bergkamp**: Met het oog op de problemen in het winterse weer en de betrouwbaarheidsproblemen zegt u: dat heb je eigenlijk altijd met een nieuwe trein.

De heer **Borger**: Betrouwbaarheidsproblemen van een nieuwe trein hebben niet alleen te maken met het ontwerp van de trein, maar ook met het onderhoud dat nog ingeregeld moet worden en met de instructie en ervaring van degenen die met de trein moeten rijden: de machinisten.

Mevrouw **Bergkamp**: In een aantal onderzoeken is uiteindelijk geconcludeerd dat de treinen een retrofit, oftewel een heraanpassing, moeten krijgen, waardoor het zeventien à negentien maanden zou duren voordat die treinen weer voldoende zouden kunnen functioneren zodat ze weer in de dienst genomen konden worden. Vindt u dat een kinderziekte of iets wat normaal is bij een nieuwe trein?

De heer **Borger**: Het is iets wat een leverancier natuurlijk altijd probeert te voorkomen. Niemand ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijn vraag betreft niet de leverancier, die het natuurlijk probeert te voorkomen, maar u, met uw kennis en ervaring.

De heer **Borger**: Ik ken retrofits bij andere treinen die zo lang duren.

Mevrouw **Bergkamp**: U schrikt daar dus niet van.

De heer **Borger**: Nee. Het ligt aan de retrofit of de actie die moet plaatsvinden. De acties die ik ken uit de rapportages uit de media leiden tot zulke lange doorlooptijden. Wij kregen daar op dat moment overigens geen rapportages van. Ook de acties die de taskforce van de NS begin 2013 heeft gedefinieerd -- daar zat een aantal herontwerpingspanningen bij en zaken die opnieuw getest en gecertificeerd zouden moeten worden -- leidden tot zulke lange doorlooptijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is ook vastgesteld dat de accu's, de laagspanning, herontworpen moest worden. Daar zat een gevaar met branden en dat soort dingen. Als je dat herontwerpt, moet het dan ook opnieuw gecertificeerd worden?

De heer **Borger**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: En dan moet de trein ook opnieuw worden toegelaten?

De heer **Borger**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op basis van de dingen die gesignaleerd zijn, moet de trein dus opnieuw gecertificeerd en toegelaten worden.

De heer **Borger**: Naar mijn mening wel. Er zijn wel wat nuances te maken. De ILT vindt sommige kleine wijzigingen niet vergunningsplichtig.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar kijkend wat er is vastgesteld, is uw oordeel dat de trein in dit geval opnieuw gecertificeerd en toegelaten zou moeten worden.

De heer **Borger**: Ja. Een herontwerp voor bijvoorbeeld een batterijsysteem en de beplating onderaan de trein zou ik plaatsen in de categorie van dingen die opnieuw gecertificeerd zouden moeten worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Er wordt gestart met een trein die is gecertificeerd en toegelaten. Na een aantal weken wordt hij uit de roulatie gehaald, zou hij een retrofit moeten ondergaan en zou hij opnieuw gecertificeerd en toegelaten moeten worden. Dat is toch geen proces dat wij met elkaar willen? Iedere partij heeft zijn eigen verantwoordelijkheid. Hoe kun je dit soort dingen nu voorkomen? Moet je meer testen? Moet het proefbedrijf langer duren?

De heer **Borger**: Ik heb u net verteld dat er naar mijn mening een zeer lang testbedrijf is geweest, waarbij duidelijk technisch georiënteerde typetesten plaatsvonden met meetinstrumentatie. Dat was gedurende een periode van drie jaar met twee treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik had het over een integraal proefbedrijf, dus zeg maar de generale repetitie zonder reizigers voor de commerciële dienst.

De heer **Borger**: Daarna is er een proefbedrijf met twee treinen geweest zonder reizigers om de machinisten te trainen. Dat is volgens mij begin 2012 gestart. Vervolgens is er een vrij kort proefbedrijf geweest na de vergunningverlening door NS Reizigers.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou dat langer moeten zijn om te voorkomen dat de reizigers in de sneeuw op tochtige stations staan te wachten op een trein?

De heer **Borger**: Een vervoerder kan daar op verschillende manieren mee omgaan. Hij kan een heel lang proefbedrijf zonder reizigers inlassen of ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry dat ik u onderbreek, mijnheer Borger, maar mijn vraag was: hoe kun je dit voorkomen? Als je een jarenlang proces met elkaar optuigt, wat heb je dan nodig? Een langer proefbedrijf? U geeft aan wat je misschien niet moet doen of dat er al iets gebeurd is, maar ...

De heer **Borger**: Een alternatief dat de vervoerder kan uitvoeren, is dat hij toch start met het operationele bedrijf, maar gewoon vervangend vervoer heeft klaarstaan. Dan hebben de reizigers verder geen probleem.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zou uw aanbeveling zijn: als je van start gaat, zorg er dan in ieder geval voor dat je een back-up hebt.

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

Mevrouw **Bergkamp**: Is uw aanbeveling ook om een langer integraal proefbedrijf te hebben?

De heer **Borger**: Dat is eigenlijk aan de vervoerder, maar ik zou dat wel graag langer zien.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenburg.

De **voorzitter**: U zei een aantal keren dat het de verantwoordelijkheid is van de fabrikant om een goede en veilige trein af te leveren. Kunt u naar aanleiding van dit hoofdstuk, dat we met elkaar doornemen, toch aangeven wiens verantwoordelijkheid het is om er op een onafhankelijke manier op toe te zien dat de fabrikant die verantwoordelijkheid daadwerkelijk invult? Is dat in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de keuringsinstantie of van de inspectie?

De heer **Borger**: Dat vind ik vrij moeilijk om te beantwoorden. De keuringsinstantie zit voorin het proces, formeel. De inspectie komt daarna bij de vergunningverlening wettelijk pas aan bod. De keuringsinstantie heeft daar, zoals ik heb uitgelegd, beperkte middelen voor, zeker als de SD-module wordt toegepast. Binnen het kader van die middelen is daar naar mijn mening in voldoende mate op toegezien.

De **voorzitter**: Het klinkt een beetje alsof u meer had kunnen doen als u meer middelen had gehad.

De heer **Borger**: Als de Europese wetgever de modules anders zou inrichten, zou iedere notified body een ander soort keuring doen plaatsvinden.

De **voorzitter**: Hoor ik u hiermee een aanbeveling doen om iets met de wetgeving te doen?

De heer **Borger**: Nee. Het is een keuze die de wetgever moet maken. Enerzijds kun je ervoor kiezen, zoals nu, om de eindverantwoordelijkheid voor het product helemaal bij de leverancier neer te leggen. Dat is ook wat de leveranciers willen en waar zij voor lobbyen in Brussel, via UNIFE, het verband van leveranciers. Anderzijds kan de wetgever ervoor kiezen om de inspecties te intensiveren. Dan krijgen wij als notified body te maken met anders ingerichte keuringsmodules, die we vervolgens gaan uitvoeren.

De **voorzitter**: Maar de leverancier is toch verantwoordelijk voor een veilige trein? Het systeem is er toch juist op gericht om onafhankelijk te toetsen of dat wel gebeurt? Je moet altijd wel een zekerheid inbouwen. De inspectie heeft daar vervolgens ook nog een rol in. Wat zou er volgens u, gelet op dit project, misschien moeten worden aangepast in de wetgeving?

De heer **Borger**: De inspectie heeft haar eigen verantwoordelijkheid om te bepalen wat zij nog extra wil toetsen. Daar kan ik verder niets van vinden. Ik heb alleen aangegeven dat de inspectie volledig op de hoogte was van de voortgang van onze keuringswerkzaamheden. Dat is zo ongeveer wat ik ervan kan zeggen.

De **voorzitter**: Ik wil nog even naar het onderdeel van de weersomstandigheden, van de sneeuw. Er wordt niet specifiek getest op zware omstandigheden, maar zo verschrikkelijk zwaar waren die

omstandigheden toch helemaal niet? De Thalys ging gewoon op volle snelheid op en neer.

De heer **Borger**: Voor de Thalys geldt een regime dat de vervoerder zelf heeft vastgesteld: in dit soort omstandigheden wordt de snelheid teruggebracht naar 160 km/u.

De **voorzitter**: Maar op de dagen dat er problemen waren, reed de Thalys op volle snelheid, terwijl de Fyra terugkwam met zware schade. Twee dagen later bleek er een bodemplaat af te liggen.

De heer **Borger**: Ik heb daar geen informatie over. U zegt dat, maar ik heb geen kennis van hoe de Thalys op dat moment reed.

De **voorzitter**: Vindt u dat het, gelet op uw rol, misschien beter zou zijn om specifiek te testen op winterse omstandigheden en echt een simulatie te doen? U zei dat het misschien zou kúnnen, maar vindt u dat het ook zou móéten?

De heer **Borger**: Het is wel een aanbeveling ter verbetering van de regelgeving. Als de regelgeving wordt verbeterd op dit punt, moet er veel onderzoek naar gedaan worden. Er wordt ook onderzoek naar gedaan; dat volg ik wel. Uiteindelijk moet er dan een test bedacht worden die ook uitgevoerd kan worden. Dan kan ik er als keuringsinstantie op toezien dat die test inderdaad gedaan is. Ik kan als keuringsinstantie nu geen testen bedenken.

De **voorzitter**: En zo kon het gebeuren dat de ILT, na dit hele traject, in januari constateerde dat die ijsophoping ervoor zou kunnen zorgen dat de trein ontspoord en dat we dat in het systeem helemaal niet naar boven kunnen halen.

De heer **Borger**: Ik ken de constatering over een mogelijke ontsporing niet. Die is mij niet bekend.

De **voorzitter**: Oké. Mevrouw Bergkamp had het even over het proefbedrijf. Vindt u dat het proefbedrijf voldoende is en hebt u daar als keuringsinstantie een rol in?

De heer **Borger**: Met proefbedrijf doelt u op ...

De **voorzitter**: De generale repetitie zonder reizigers.

De heer **Borger**: ... het proefbedrijf dat de vervoerder uitvoert?

De **voorzitter**: Spelen voor het echie, zou je kunnen zeggen in heel simpel Nederlands.

De heer **Borger**: De keuringsinstantie heeft daarin geen rol. De vergunning of verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Vervolgens gaat de vervoerder het proefbedrijf uitvoeren. Daarmee toetst de vervoerder het veiligheidsmanagementsysteem, het onderhoud, de procedures voor de machinisten, de instaprocedures met de conducteurs; alles wordt dan gerepeteerd.

De **voorzitter**: U gaf aan dat een aantal zaken pas later in de testen naar boven zal komen. Heeft de keuringsinstantie daar dan niet juist een rol in? Moet zij niet kijken of alles waarvan men dacht dat het zo zou werken omdat dat volgens het systeem het geval zou zijn, inderdaad zo werkt? Moet zij er niet uit halen of dat ook zo is? Heeft de keuringsinstantie daar helemaal geen rol in?

De heer **Borger**: De keuringsinstantie heeft daarin geen rol. In principe is met het verstrekken van het certificaat de opdracht beëindigd. Als de opdracht als het ware doorgaat, wat bij de V250 het geval was, heeft volgens mij de leverancier de taak om dit soort incidenten te melden bij de keuringsinstantie.

De **voorzitter**: En als hij dat niet doet, weet niemand ervan. Ik maak mijn vraag even concreet. Als alle problemen die zich kunnen voordoen -- daar hebben we het net over gehad -- zich ook inderdaad voordoen in een proefbedrijf, is er niemand die daarop toeziet. Niemand ziet erop toe of dan wordt ingegrepen zodat die trein niet in bedrijf wordt genomen. Klopt dat?

De heer **Borger**: Ik heb uit de brieven van de minister over het functioneren van de ILT begrepen dat de inspectie 25 keer heeft meegereden in die periode en het proefbedrijf ook van zeer nabij heeft gevolgd.

De **voorzitter**: Dus dan is de rol van de keuringsinstantie uitgespeeld en is de inspectie degene die daarop moet toezien.

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Ik wil een ander onderwerp aansnijden, namelijk het feit dat Lloyd's Nederland als keuringsinstantie voor de Fyra is ingehuurd door AnsaldoBreda. Tegelijkertijd is er nog een andere tak van Lloyd's: Lloyd's Europe. Die heeft HSA ondersteund bij de aanbesteding, helemaal in het begin, en later ook bij de toelating van de trein. Daarnaast heeft Lloyd's Europe NSFSC geadviseerd bij de bouw en daar toezicht op gehouden. In het managementhandboek van Lloyd's hebben wij gelezen dat er inhoudelijk geen verschil is tussen Lloyd's Nederland en Lloyd's Europe en dat het gewoon één organisatie is. Is Lloyd's Nederland daarmee eigenlijk een lege huls?

De heer **Borger**: Lloyd's Nederland is zeker geen lege huls. Lloyd's Register Nederland is een bedrijf dat gevestigd is in Rotterdam en al jaren toezicht houdt op schepen. Volgens mij zitten daar honderden werknemers. Met de overname van NedTrain Consulting door Lloyd's is ervoor gekozen om de notifiedbody-activiteiten te laten plaatsvinden onder beheer van Lloyd's Register Nederland, omdat die al zeer sterk bezig was met inspectie- en verificatiewerkzaamheden. Met de overname van NedTrain Consulting in

2006 is er juist een scheiding aangebracht tussen de verantwoordelijke bedrijven.

De **voorzitter**: Heeft Lloyd's Nederland eigen werknemers?

De heer **Borger**: Lloyd's Nederland heeft eigen werknemers, maar niet op spoorweggebied. Wij voeren de keuringen die ...

De **voorzitter**: Wij gaan even naar de treinen, naar de Fyra. Heeft Lloyd's Nederland voor deze tak van sport, dus voor het spoor, eigen werknemers, of is het daarin hetzelfde als Lloyd's Europe?

De heer **Borger**: Ik zou het niet helemaal exact weten. De mensen die in het keuringsregime werken, onder regie van Lloyd's Register Nederland, komen in feite uit de pool van engineers van Lloyd's Register Europe.

De **voorzitter**: Dus wat in het managementhandboek staat, klopt. Er is inhoudelijk geen verschil tussen aan de ene kant degene die wordt ingehuurd door de leverancier en aan de andere kant degene die wordt ingehuurd door de koper. Het is eigenlijk één bedrijf.

De heer **Borger**: Het is een groep mensen die kan worden ingezet op de ene en de andere activiteit en die groep mensen bevindt zich in Lloyd's Register Europe.

De **voorzitter**: Dat zijn toch dubbelrollen? Ik ga proberen om het echt uit te leggen zodat ik mijn publiek niet verlies. Er lopen mensen uit een bedrijf mee om te kijken of de trein goed wordt gebouwd. Zij adviseren degene die die trein koopt. Datzelfde bedrijf kijkt ook mee of het goed gaat. Hoeveel vrijheid heeft datzelfde bedrijf dan nog om te zeggen: oké, voor de leverancier klopt het allemaal, maar wij zien dingen die niet kloppen? Dat is toch gek? Dan zeg je dus per definitie dat, als er verschil is, de ene helft van het bedrijf het fout ziet.

De heer **Borger**: Die onafhankelijkheid is geborgd ...

De **voorzitter**: Op papier.

De heer **Borger**: ... in onze kwaliteitssystemen en is ook getoetst door de ILT.

De **voorzitter**: Is dat zo?

De heer **Borger**: In het verlengde van de accreditaties toetst de ILT ...

De **voorzitter**: Weet u dit of zegt u dit?

De heer **Borger**: Dat is voor mij een gegeven. Anders kunnen wij dat niet uitvoeren.

De **voorzitter**: U zegt dat de ILT specifiek heeft gekeken naar die twee rollen. Dat hoor ik u net zeggen. Weet u dat of neemt u dat aan?

De heer **Borger**: Ik weet dat niet uit persoonlijke ervaringen, maar ik weet het wel uit de terugkoppeling die ik heb gekregen van onze certificeringsmanager, die de ILT begeleidt bij het uitvoeren van de audits die horen bij onze accreditatie. De ILT of het ministerie: die geeft ons die accreditatie.

De **voorzitter**: Zijn in het Fyra-project die activiteiten, namelijk enerzijds de keuring en anderzijds het toezicht op de bouw, gescheiden geweest?

De heer **Borger**: Voor zover mij bekend, is dat zeker het geval geweest. In de fase waarin ik projectleider was van dit NoBo-project, hebben wij de mensen die voor ons de NoBo-keuringen uitvoerden, daarin geïnstrueerd.

De **voorzitter**: Waren zij geïnstrueerd? Wij hebben begrepen dat er op enig moment wel handtekeningen zijn gezet, maar dat het pas veel later was dat mensen een conflict-of-interest-declaration moesten tekenen.

De heer **Borger**: In de tijd van NedTrain Consulting monitorde wij middels het urenregistratiesysteem dat mensen onafhankelijk werkten en dus niet op andere projecten werkten. Wij instrueerden de mensen ook vooraf, voordat zij daaraan gingen werken, dat dit ook niet zou moeten plaatsvinden. In een latere fase -- volgens mij is dat in 2010 geweest -- hebben wij dat systeem van conflict-of-interest-declarations ingevoerd. Dat is in wezen een generiek Lloyd's-model waarmee Lloyd's alle onafhankelijke werkzaamheden vastlegt die in het hele concern plaatsvinden.

De **voorzitter**: Maar heeft het personeel bij het Fyra-project nou dubbelrollen vervuld of niet?

De heer **Borger**: Bij mijn weten niet.

De **voorzitter**: De keuring kan dus ook nooit zijn beïnvloed door dubbelrollen.

De heer **Borger**: Bij mijn weten niet.

De **voorzitter**: Maar herkent u wel wat ik zeg? Het lijkt een beetje alsof ik van een andere planeet kom met mijn analyse, want u kijkt mij wat verbaasd aan.

De heer **Borger**: Nee. Toen wij als NedTrain Consulting op deze manier NoBo-activiteiten begonnen te ontwikkelen en daarvoor onze accreditatie hebben verkregen bij de ILT, is dit een groot punt van aandacht geweest: hoe scheiden we die rollen, hoe registreren we dat en hoe kunnen we dat uitleggen aan inspecties bij audits? Van het begin af aan -- we zijn ermee begonnen in het jaar 2000, schat ik -- tot later is dat een aandachtspunt geweest. In 2010 hebben we er zelfs een andere structuur op gezet, met die conflict-of-interest-declaration.

De **voorzitter**: Dus u erkent wel dat er sprake kan zijn van een conflict of interest? Anders zouden de mensen niet eens zo'n verklaring hoeven tekenen. Eén bedrijf dat twee rollen vervult, bergt een risico in zich.

De heer **Borger**: Dat bergt een risico in zich en dat risico hebben we op deze manier aangepakt.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: In antwoord op de vraag van mijn collega Van Toorenburg gaf u aan dat er in het Fyra-project geen dubbelrollen zijn vervuld.

De heer **Borger**: Bij mijn weten niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Tot 2008 hebt u zelf in het project gewerkt voor Lloyd's Nederland in opdracht van AnsaldoBreda. Dat was voor de keuringsinstantie. Vanaf 2011 hebt u voor Lloyd's Europe een opdracht gedaan namens HSA, de vervoerder.

De heer **Borger**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat betekent toch dat u twee rollen hebt gespeeld in hetzelfde project?

De heer **Borger**: Ik heb tot eind 2008 keuringswerk verricht. Daarbij heb ik mij uiteraard strikt gehouden aan de rollenscheiding. Daarna ben ik ongeveer twee jaar uit het project geweest. Ik ben zelfs anderhalf jaar niet in Utrecht geweest omdat ik volledig gedetacheerd was bij een klant. Ik ben toen teruggekomen. Eerst heb ik aan een Thalys-project gewerkt voor de certificering van een nieuwe softwareversie. Vervolgens is mij gevraagd of ik een rol kon vervullen in het HSA-project.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Toorenborg heeft net een aantal vragen gesteld over dubbelrollen. U gaf aan: bij mijn weten zijn er geen dubbelrollen geweest in het Fyra-project. U hebt echter zelf twee verschillende rollen gespeeld in dat project, misschien niet gelijktijdig, maar wel chronologisch.

De heer **Borger**: Ja, maar ik heb ook aangegeven dat dat in verschillende fases van het project is gebeurd en dat ik in de latere fase geen invloed heb uitgeoefend op het notifiedbodyproject en dat ik niet bij de keuringen betrokken ben geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Zegt u daarmee dat je dubbelrollen niet gelijktijdig moet vervullen, maar dat het chronologisch niet uitmaakt?

De heer **Borger**: Je moet altijd afwegen -- dat is in mijn specifieke geval ook gebeurd -- of het wel kan. Die afweging is bij ons ook gemaakt. We hebben dat besproken met de ILT. We hebben het zelfs besproken met AnsaldoBreda. Ook NSFSC was op de hoogte. HSA heeft mij toen gevraagd om dit te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt zelf dat het ook kan, mede vanuit de schijn van niet-onafhankelijkheid? Als je in hetzelfde project twee verschillende rollen vervult voor twee verschillende opdrachtgevers, AnsaldoBreda en de vervoerder HSA, vindt u dat voor uw eigen integriteit en onafhankelijkheid geen probleem?

De heer **Borger**: Voor mijn integriteit kan ik daar volledig achter staan. Ik kan ook begrijpen dat het voor een buitenstaander een schijn opwekt die er feitelijk niet is.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Toorenborg heeft vragen gesteld over de accreditatie van Lloyd's. Is Lloyd's nou geaccrediteerd volgens de Raad voor Accreditatie?

De heer **Borger**: U bedoelt waarschijnlijk niet de Raad voor Accreditatie, maar een EN-norm.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, de norm 17020, zeg ik even uit mijn hoofd.

De heer **Borger**: Op dit moment, in de nieuwe structuur, is Lloyd's geaccrediteerd volgens EN 17020.

Mevrouw **Bergkamp**: Sinds wanneer is dat?

De heer **Borger**: Sinds begin dit jaar -- ik ben niet bij dat project betrokken -- maken wij bij onze nieuwe certificeringen gebruik van de accreditaties van Lloyd's Register Verification in Engeland.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent nu dus geaccrediteerd, maar u weet niet precies sinds wanneer. Is het iets nieuws?

De heer **Borger**: Er kwam meer aandacht voor de accreditaties voor notified bodies volgens deze norm. Voor zover ik weet -- ik ben zelf niet helemaal betrokken geweest bij dat stuk -- werden die verplicht in ongeveer 2010. Toen moesten de verschillende notified bodies, dus niet alleen wij, zo'n accreditatie halen. Wij hebben dat uiteindelijk ingericht via een accreditatie van ons bedrijf in Engeland.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus Lloyd's is geaccrediteerd conform de Raad voor Accreditatie, volgens de norm.

De heer **Borger**: Volgens mij wel. We zijn pas ook weer als nationale keuringsinstantie geaccrediteerd.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet niet wanneer dat heeft plaatsgevonden. U had het over 2010.

De heer **Borger**: In 2010 -- dat kunt u natuurlijk in het rapport van Horvat lezen -- moesten wij een auditplan of actieplan inleveren om die accreditatie te behalen. Er is toen met de Raad voor Accreditatie gesproken om die te behalen. Tussen 2010 en begin dit jaar of eind vorig jaar is er gekozen voor een andere structuur, waarbij we niet werden geaccrediteerd door de Raad voor Accreditatie, maar via de accreditatie van ons Engelse bedrijf. Daar heeft de ILT ook mee ingestemd.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is leuk dat het via een Engels bedrijf kan, maar mijn vraag was de volgende. Het gaat om de Nederlandse situatie. We hebben het over de Fyra; ik zou niet zeggen dat het een Nederlands product is, maar de hele toelating en certificering komt uit Nederland. Mijn vraag was of Lloyd's vanuit de Nederlandse wetgeving geaccrediteerd is.

De heer **Borger**: EN-wetgeving is Europese wetgeving. Je kunt dus een accreditatie in verschillende landen aanvragen volgens de EN-norm.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het gaat om Nederland; het gaat erom dat die in Nederland geldt.

De heer **Borger**: In Nederland waren wij op dat moment niet geaccrediteerd - - dat heb ik ook gezegd -- volgens die norm.

Mevrouw **Bergkamp**: U was toen niet geaccrediteerd. Dat snap ik. Ik heb begrepen dat de Raad voor Accreditatie problemen had met die verschillende rollen: dat je het werk keurt waar een collega over geadviseerd heeft. De raad had daar vragen over. Mijn vraag was: is Lloyd's nu geaccrediteerd in Nederland?

De heer **Borger**: Ja, we zijn geaccrediteerd als notified body, als keuringsinstantie, door de ILT. Onderliggend daaraan is, zoals ik net heb geschetst, de accreditatie van ons Engelse bedrijf, dat niet door de Raad voor Accreditatie, maar door de UKAS (United Kingdom Accreditation Service) is geaccrediteerd volgens de EN-17020-norm.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ik had het over de Raad voor Accreditatie.

De heer **Borger**: Ja, maar het is niet zo dat de Raad voor Accreditatie elk bedrijf moet accrediteren. Je kunt naar de Raad voor Accreditatie, maar je kunt ook naar andere accreditatieinstellingen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil er geen woordspelletje van maken, maar is Lloyd's nou geaccrediteerd door de Raad voor Accreditatie?

De heer **Borger**: Nee, volgens mij niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat nog steeds niet.

De heer **Borger**: Maar volgens mij gaat dat ook niet gebeuren en is dat ook niet verplicht.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik stel deze vraag omdat de Raad voor Accreditatie problemen had met de dubbelrollen binnen Lloyd's. Ik kreeg op grond van uw verhaal even de indruk dat Lloyd's wel een accreditatie had van de Raad voor Accreditatie. Daar was ik een beetje verbaasd over. We hebben nu dus geconcludeerd dat de Raad voor Accreditatie nog steeds geen accreditatie heeft gegeven vanwege die dubbelrollen.

De heer **Borger**: Maar die speelt daar ook geen rol meer in.

Mevrouw **Bergkamp**: Nou ja, ze hebben in ieder geval geen accreditatie gegeven vanwege die verschillende rollen.

Staatssecretaris Mansveld heeft op een gegeven moment een onderzoek laten uitvoeren naar het vergunningverleningsproces. Zij stelde dat de ILT te weinig toezicht heeft gehouden op de keuringsinstantie. Niet alleen waren er te weinig handavingsaudits, maar ook was er een probleem met de onafhankelijkheid, namelijk door de eigendomsstructuur: dat medewerkers van Lloyd's Nederland in dienst zijn bij Lloyd's Europe, dat het één bedrijf is.

Wat vond u van die conclusie of bevinding van de staatssecretaris? Zij heeft de aanbevelingen van het onderzoek omarmd.

De heer **Borger**: Ik ken die conclusie niet in detail. Ik ken wel de rapportage van bureau Horvat. Daarin is geconcludeerd dat dit in het V250-project geen rol heeft gespeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Uit het onderzoek blijkt dat er te weinig toezicht is geweest ...

De heer **Borger**: Dat is een ander punt.

Mevrouw **Bergkamp**: ...vanuit de inspectie op de keuringsinstantie. Er zijn te weinig handavingsaudits gedaan. Een andere opmerking over dit project betrof de onafhankelijkheid: de eigendomssituatie van Lloyd's Nederland ten opzichte van Lloyd's Europe had moeten worden beschouwd. Dat is een citaat uit het rapport. Met andere woorden: de staatssecretaris, die de conclusies van het rapport heeft overgenomen, had ook problemen met de eigendomssituatie. Wat vindt u daarvan?

De heer **Borger**: Ik kan alleen maar zeggen dat wij daar als Lloyd's Register aan gewerkt hebben. Ik was uitvoerend in de organisatie; ik bepaalde niet het kwaliteitsmanagementsysteem of de procedures. Inmiddels is dat probleem opgelost en hebben wij van de ILT een nieuwe aanwijzing gekregen als notified body en keuringsinstantie, waarmee wij voldoen aan alle eisen. Als de staatssecretaris daar moeite mee heeft, moet zij ook zeggen wat er niet goed is of wat er zou moeten veranderen.

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

De **voorzitter**: In zowel België als Frankrijk zijn dubbelrollen gewoon verboden. Dat zijn toch landen die ook kritisch kijken en de Europese wetgeving volgen. Daar is het besluit vrij duidelijk: dubbelrollen in een

dergelijk proces, dus enerzijds meekijken tijdens de bouw en anderzijds de certificaten daarvoor afgeven, zijn niet toegestaan in het buitenland.

De heer **Borger**: Ik ken ook buitenlandse notified bodies die op deze manier zijn ingericht. U hebt het over een Belgische notified body. Onze collega in dit project, de Belgische notified body, was een vrij klein bedrijf, Belgorail, dat veelvuldig gebruikmaakt van ingehuurde mensen van de NMBS. Dat vindt u ook terug bij sommige TÜV-certificeringsbureaus. Ook het Franse bureau CERTIFER is een relatief klein bedrijf dat overeenkomstig de behoefte van een certificeringsproject specialisten moet inhuren.

De **voorzitter**: Dus eigenlijk zegt u: in andere landen mag het niet, maar gebeurt het toch ook.

De heer **Borger**: Ja. In Engeland zeker. Daar ken ik ook voorbeelden van. Het is ook logisch dat het gebeurt. Ten eerste is het aantal certificeringsopdrachten niet heel groot. Je kunt niet een volledig gespecialiseerde organisatie in de lucht houden voor de hoeveelheid werk die er is. Ten tweede willen wij de specialisten die nodig zijn, graag laten rouleren over verschillende activiteiten. Zij doen in andere projecten stukjes engineering of stukjes onderhoud. Zo krijgen zij veel meer ervaring om goed naar die treinen te kunnen kijken. Pas als zij ervaren zijn, zetten wij hen in als inspecteurs in certificeringsprojecten. De mensen die bij ons in het project hebben gewerkt als assessor of auditor zijn over het algemeen senior mensen met tien tot twintig jaar ervaring.

De **voorzitter**: Ik hoor u duidelijk aangeven wat de voordelen zijn van het gebruiken van expertise, maar wij houden u voor dat zowel de Raad voor Accreditatie als de wetgeving op verschillende plaatsen die dubbelrollen niet toestaat, omdat de schijn van niet-onafhankelijkheid zou kunnen worden gewekt op een behoorlijk kwetsbaar punt, namelijk de veiligheid van bijvoorbeeld een trein.

De heer **Borger**: Ik ben het met die conclusie over de veiligheid van een trein niet eens. De beoordeling van de veiligheid van een trein is afhankelijk van de deskundigheid van de mensen die deze beoordelen. Ik heb gezien dat heel deskundige mensen daar een heel deskundig oordeel over geveld hebben. Ik begrijp wel dat de schijn van niet-onafhankelijkheid kan worden gewekt en ik begrijp de bezwaren van de Raad voor Accreditatie. Wij zijn als Lloyd's Register continu bezig om ons hier beter op in te richten; dat hebben wij inmiddels ook gedaan.

De **voorzitter**: Een ander kwetsbaar punt is de financiering van keuringsinstanties. Daar wil ik ook nog even naar kijken. De ILT heeft in een document, dat ook de Kamer heeft ontvangen, aangegeven dat certificerende instanties door fabrikanten worden betaald en dat er wel economische druk is op certificerende instanties om zo goedkoop mogelijk te werken, waardoor de kwaliteit van controles onder druk kan komen te staan. Herkent u dat beeld voor het spoor?

De heer **Borger**: Met betrekking tot het V250-project herken ik dat niet. Bij de selectie van de keuringsinstantie was er zeer weinig concurrentie. Er was bijna geen concurrentie. Wij waren vrijwel het enige bureau dat de keuring kon uitvoeren op dat moment. Tegenwoordig wordt meerdere keuringsinstanties gevraagd om zich aan te bieden voor een keuringsproject. Daarbij zie je inderdaad dat naast het kwaliteitsaspect of het aspect dat een keuringsinstantie in een bepaald land actief is, ook het prijsaspect een rol speelt.

De **voorzitter**: In dit geval heb u het niet gezien, maar u ziet wel dat dit risico kan opdoemen. Omdat er meerdere keuringsinstanties zijn, kan er straks naar de prijs gekeken worden.

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Maar u maakt wel een prijsafspraken en daarmee bepaalt de leverancier voor een deel de zwaarte van de controles door de keuringsinstantie.

De heer **Borger**: Wij stellen in de regel voor om keuringsopdrachten op basis van nacalculatie te doen. Dat betekent dat we wel een schatting van de kosten maken, maar dat we de werkelijk gemaakte kosten in rekening brengen. Als wij, als het budget op is, besluiten om geen certificaat af te geven omdat de trein niet voldoet, kan de opdrachtgever ervoor kiezen om het contract met ons te beëindigen en met een ander in zee te gaan, of ons meerwerkopdrachten te geven. In het geval van de V250 is dat ook regelmatig gebeurd. In het V250-project heb ik dus niet waargenomen dat de kwaliteit van de keuringen door prijsdruk minder is geweest.

Het is wel een zorg voor de toekomst. De markt voor keuringsinstanties wordt volwassen. U kunt zich voorstellen dat keuringen voor treinen die in Nederland moeten plaatsvinden, uitgevoerd worden door keuringsinstanties die zich in bijvoorbeeld Italië bevinden; dat gebeurt ook. Daar heeft de ILT dan ook minder zicht op.

De **voorzitter**: Dit is vanuit de keuringsinstantie een beetje een waarschuwend toon. Nu is het nog een monopolie -- feitelijk hebt u dus een machtsmiddel -- maar straks niet meer.

De heer **Borger**: Nee. Ik wil niet zeggen dat het een monopolie was, maar wij waren het best geëquipeerd. Nu merken wij bij vrijwel alle aanvragen van fabrikanten dat aan meerdere partijen een offerte wordt gevraagd.

De **voorzitter**: En daarbij wordt gekeken naar de prijs.

De heer **Borger**: Onder andere. Misschien mag ik daar nog iets aan toevoegen?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Borger**: Ik weet van de Lloyd's-vestigingen die in Scandinavië actief zijn, dat het daar over het algemeen verboden is om offertes met een vaste prijs te sturen. Zij werken altijd op basis van nacalculatie. Dat zou een aanbeveling kunnen zijn.

De **voorzitter**: We komen tot een afronding. Wat is voor u de belangrijkste les van het Fyra-project, voor zover u daar een les uit trekt, wat betreft uw rol en de rol van de keuringsinstantie?

De heer **Borger**: Ik zou meer willen kijken naar productkeuring tijdens de spaarzame SD-audits die we gedaan hebben. Wellicht zouden we een dag extra moeten kijken naar de specifieke trein. Dat is niet voorgeschreven in de regelgeving, maar dat is wel een aanbeveling. Wellicht zou er, naast de non-conformities die geconstateerd worden, ook iets meer gedaan kunnen worden met het doorgeven van de opmerkingen die daar naar voren komen, richting de ILT en degenen die iets doen met de eindrapportage van de notified body.

De **voorzitter**: Daarnaast zei u net: kijk naar wat er op dit moment gebeurt in de wereld van de keuringsinstanties; er wordt inmiddels ook gekeken naar de prijs.

De heer **Borger**: Dat is iets wat op Europees niveau moet gebeuren omdat wij nu op Europees niveau met elkaar aan het concurreren zijn. Een andere aanbeveling is dat in de toetsmodules van de TSI's scherper wordt gedefinieerd wat een notified body nu exact moet doen. Dat is goed gedefinieerd in de typetestmodules, maar dat is heel zwak gedefinieerd in de kwaliteitsmanagementcontrolemodules.

De **voorzitter**: Daardoor kan het dus gebeuren dat het kwaliteitsmanagementsysteem op papier klopt en is gecertificeerd, maar of het echt wordt uitgevoerd, zoals in deze casus is besproken ...

De heer **Borger**: Dat wil ik hiermee niet zeggen, maar ...

De **voorzitter**: Nee? Wat dan?

De heer **Borger**: Daarmee kan zeker gesteld worden dat alle notified bodies hetzelfde doen als hun gevraagd wordt om een keuring voor een SD-module uit te voeren.

De **voorzitter**: Dan kom ik tot mijn slotvraag. Hebt u tijdens uw werkzaamheden signalen gekregen van onregelmatigheden?

De heer **Borger**: In het geheel niet.

De **voorzitter**: In het geheel niet. Geen fraude, niets aan de hand?

De heer **Borger**: Nee.

De **voorzitter**: Oké. Dan dank ik u en sluit ik dit verhoor.

Sluiting: 11.47 uur