

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 11 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Manfellotto (president-directeur van AnsaldoBreda), die wordt bijgestaan door de heer Van Thiel.

Aanvang: 9.30 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 Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Manfellotto de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Manfellotto. U bent sinds 2011 de CEO van AnsaldoBreda, de fabrikant van de V250, die wij in Nederland "de Fyra" noemen. In dit verhoor gaan wij u vragen stellen over het bouwproces van de Fyra, over de samenwerking met de Nederlandse en Belgische spoorwegmaatschappijen en over de stopzetting van het Fyra-project. Wij zullen u ook vragen stellen over de periode vóór 2011, iets voordat u in dienst trad, en over de aanbesteding van de trein, want daarover is het in de verhoren van de afgelopen weken ook een aantal keren gegaan. Wij weten dat u er toen nog niet werkzaam was, maar wij vinden het belangrijk om ook uw perspectief op deze zaak te kunnen meenemen in ons onderzoek. Zoals iedereen opvalt, gebruiken wij tolken voor dit verhoor. Dat betekent wel dat wij rustiger zullen spreken, omdat wij elkaar anders niet goed zullen kunnen volgen. Wij nemen dus verschillende onderwerpen met u door, ook omdat er in de verschillende verhoren al het een en ander is gezegd over

AnsaldoBreda. Bij alle vragen zal ook uw zijde van het verhaal aan de orde komen. Wij hebben veel vragen voor u, dus wij gaan direct beginnen.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Manfellotto, in 2002 startten de Nederlandse vervoerder HSA en de Belgische spoorwegen de aanbestedingsprocedure voor treinen op de Hogesnelheidslijn-Zuid. Deze treinen moesten ten minste 220 km/u gaan rijden. Ook moesten zij de rijtijden uit de concessieovereenkomst halen: 93 minuten van Amsterdam naar Brussel. AnsaldoBreda bood in april 2003 een trein aan die de maximumsnelheid had van 220 km/u. Was het ontwerp dat AnsaldoBreda aanbood, een nieuwe trein of was het gebaseerd op een bestaand model?

De heer **Manfellotto**: Zo'n hogesnelheidsproject hadden wij wel vaker gedaan. Al in 1996 bouwde AnsaldoBreda hogesnelheidstreinen die 300 km/u haalden. Die treinen zijn nog steeds in bedrijf. Treinen bouwen op basis van bestaande platforms die 200 km/u, 220 km/u of 250 km/u rijden, is dus geen enkel probleem. Het was slechts een kwestie van de aandrijving aanpassen, dus geen enkel probleem.

Mevrouw **Vos**: Op welk type was de aangeboden 220 km/u-trein gebaseerd? Op de ETR 500?

De heer **Manfellotto**: Van de ETR 500, die nog steeds wordt gebruikt, zijn er vele exemplaren gemaakt: in totaal 60. Ze zijn nog steeds in bedrijf. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om 70% van de Italiaanse hogesnelheidstreinenvloot.

Mevrouw **Vos**: Op welk ontwerp was uw aanbod aan HSA en aan de Belgische spoorwegen gebaseerd? Wat was de basis?

De heer **Manfellotto**: Wij praten nu over platforms, niet over modellen. Er zijn bepaalde projecten die kunnen worden gebaseerd op bepaalde fundamentele structuren, zoals onderstellen, motoren, convertoren. Het spijt me dat ik misschien veel te technisch moet zijn, maar dit is nu eenmaal mijn vak. Aan de treinstellen kan dan weer van alles aan inrichting en uitrusting

worden toegevoegd, uiteraard binnen de kaders van wat aerodynamica en gewicht vereisen. Tractie en onderstellen zijn het fundament, maar in dit geval gaat het daarbij over hetzelfde.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus: het aanbod dat wij deden, was gebaseerd op bestaande platforms van AnsaldoBreda. Wij zijn benieuwd welke platforms dat waren.

De heer **Manfellotto**: De ETR 500.

Mevrouw **Vos**: Tijdens de aanbestedingsprocedure kreeg u verschillende keren de gelegenheid om het bod aan te passen. Was dat op initiatief van AnsaldoBreda of op verzoek van HSA?

De heer **Manfellotto**: Ik was er toen niet, dus ik heb daar geen herinnering aan. Ik heb wel geprobeerd om daar duidelijkheid over te krijgen. Ik denk dat het initiatief van AnsaldoBreda kwam, om zo een aantrekkelijker bod te kunnen doen en meer kans te hebben om de aanbesteding te winnen. Laat ik een recent voorbeeld geven: de huidige ETR 1000. Die wordt in Italië over een week commercieel in gebruik genomen. Deze trein kan 360 km/u, terwijl de Italiaanse lijn oorspronkelijk was ontworpen en aangelegd voor 300 km/u. Het is vrij normaal dat bedrijven innovatieve oplossingen verzinnen om dergelijke treinen harder te kunnen laten rijden, en om zodoende te kunnen anticiperen op eventuele toekomstige wensen van klanten.

Mevrouw **Vos**: U was er toen niet bij, maar wellicht hebt u gehoord over de fase van het best and final offer. In december 2003 bood AnsaldoBreda ineens een trein aan die 250 km/u kon rijden in plaats van 220 km/u. Had HSA verzocht om snellere rijtijden, zoals de heer Döbken aangaf, of was dit op eigen initiatief?

De heer **Manfellotto**: Ik denk dat het een initiatief onzerzijds was, maar ik weet dat niet zeker. Ik was daar dus niet bij aanwezig, ik zeg uit mijn hoofd

wat ik in de stukken heb gelezen. Wel kan ik zeggen dat ik, als ik wel erbij was geweest, dit zeker zelf had aangeboden.

Mevrouw **Vos**: In de tweede helft van december verzoeken de Nederlandse en Belgische spoorwegen om een nieuwe offerte: een voor maar 12 treinen, in plaats van 23. Waarom werd de prijs van de treinen in januari 2004 met 1 miljoen per trein verhoogd?

De heer **Manfellotto**: Ik weet dat dus niet, maar volgens mij kan ik hier wel eenvoudig op antwoorden. Het is immers vrij simpel. De offerte is in kwantitatieve zin kleiner geworden: het aantal wordt teruggebracht van 24 naar 12 treinen. Er komt een nieuw contract. Het oorspronkelijke is qua investerings- en ontwerpkosten gebaseerd op 24 treinen, dus minder kosten per trein. Als het aantal treinen dan wordt teruggebracht, wordt de stuksprijs natuurlijk hoger.

Mevrouw **Vos**: Helder. Hoe wist u in januari 2004 dat u de enige overgebleven aanbieder was?

De heer **Manfellotto**: Daar kan ik niet op antwoorden, want dat wist ik niet en dat weet ik dus nog steeds niet.

De heer **Elias**: Ik weet dat u er toen niet bij was, maar ik stel u toch de volgende vraag. Het best and final offer sloot op 5 december. Deze commissie heeft vastgesteld dat er op 10 en 11 december, dus na de sluiting van dat best and final offer, nog kleine wijzigingen zijn aangebracht door AnsaldoBreda. Gebeurt het vaker dat er na zo'n allerlaatste moment nog wijzigingen worden aangebracht?

De heer **Manfellotto**: Dat is best mogelijk. Je kunt deze zaken op verschillende manieren benaderen. In bepaalde gevallen voorzien de klanten bepaalde belemmeringen. Vaak moeten er niet alleen economische, maar ook technische inschattingen worden gemaakt, en het is vrij normaal en natuurlijk dat bedrijven proberen om de zaken wat beter voor te stellen.

Bedrijven proberen kansen te benutten door geïntegreerde, betere oplossingen in het vooruitzicht te stellen, ook al wordt er niet over zoiets gerept in het mededingingsbestek.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag over de onderhandelingen, die startten na januari 2004. Weet u hoe die onderhandelingen zijn verlopen?

De heer **Manfellotto**: Ik heb daar niet echt veel over gelezen, en sowieso heb ik niet zo'n best geheugen. Wel weet ik dat een van de mededingers op een gegeven moment heeft afgehaakt. Daarna zijn we op de gebruikelijke manier verdergegaan, zijn we wat zaken gaan specificeren. De partijen hebben op basis van de geoffreerde prijs en de contractuele bepalingen geprobeerd om gezamenlijk een oplossing te vinden, ofwel door het aantal werkzaamheden terug te brengen of door er elders weer een tandje bij te doen. Zoiets is bij mededinging gebruikelijk in de onderhandelingsfase. Volgens mij is het ook heel normaal als er vervolgens in de toekenningsfase vragen bij komen, al laat dat onverlet dat daarover natuurlijk ook weer moet worden onderhandeld, en ook in financiële zin. Maar gelooft u me dat ik hier niet echt veel over heb gelezen. Ik heb me eigenlijk altijd vooral beziggehouden met de eindfase, de cruciale fase.

Mevrouw **Vos**: Weet u nog waarom het tot mei 2004 duurde voordat het contract werd getekend?

De heer **Manfellotto**: Eerlijk gezegd niet. Maar ik kan me voorstellen dat de oorzaak zat in de lange onderhandelingen om de eisen van beide partijen te specificeren, zowel in technische als in economische, maar vooral in contractuele zin. Ik wil u eraan herinneren dat de trein deel ging uitmaken van een systeem: een hogesnelheidssysteem, gedefinieerd door de combinatie van trein en infrastructuur, maar vooral door een controlesysteem; een cruciaal element.

Mevrouw **Vos**: We gaan het nu over de samenwerking hebben. AnsaldoBreda heeft koopovereenkomsten gesloten met NSFSC, de Ierse

dochter van NS, en de Belgische spoorwegen. Het waren turnkey-overeenkomsten. Wat verstaat u bij het bouwen van treinen in dit geval onder "turnkey"?

De heer **Manfellotto**: Wel, turnkeycontracten zijn voor mij dagelijkse kost, vooral als het gaat om hogesnelheids- en metrosystemen, met name automatische. "Turnkey" wil zeggen dat het de verantwoordelijkheid van de leverancier is, in dit geval die van de trein, dat alle activiteiten worden uitgevoerd: het design van het project, de realisatie ervan, de specifieke tests, de geïntegreerde tests -- als u wilt, leg ik u later uit wat het verschil is -- de systeemtests en de tests die te maken hebben met de homologatie. Hij neemt daarbij de financiële verantwoordelijkheid voor al deze activiteiten op zich, evenals de contacten met de zogenaamde "notified bodies", de onafhankelijke certificeerders. Die laatste controleren al deze stadia weer en gaan na of er wordt voldaan aan technische en de contractueel bepaalde vereisten. De nationale instellingen kunnen daar dan weer de uiteindelijke homologatie op baseren.

Maar daar eindigt het systeem niet, en daar ligt ook het probleem. "Turnkey" heeft namelijk alleen betrekking op de trein, terwijl het bij hogesnelheid in wezen altijd gaat om een geïntegreerd systeem. Er zijn ten minste drie andere bestanddelen die meespelen, en die binnen kaders van compatibiliteit samen dienen te werken: degene die de infrastructuur bouwt, dus voor rails en bochten zorgt met vooraf bepaalde eigenschappen; degene die zorg draagt voor het netwerk van bovenleidingen; en vooral degene die verantwoordelijk is voor het veiligheidssysteem, in dit geval ERTMS. Al die componenten moeten worden geïntegreerd. Dat totale geïntegreerde systeem is uiteindelijk een complex systeem met als actoren de leveranciers, de klanten en de certificeerders. En aan het eind is er dan nog de partij die zorgt voor de definitieve toelating, de nationale instelling, die nagaat of alle partijen zich adequaat van hun taken hebben gekweten, of alles is geïntegreerd en of een bepaalde specifieke trein veilig op een bepaalde lijn kan rijden, onder de omstandigheden die waren voorzien.

Mevrouw **Vos**: Wat is dan in uw opvatting de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever bij een turnkeycontract?

De heer **Manfello**: Die is fundamenteel. Allereerst is hij verantwoordelijk voor de coördinatie van alle leveranciers aan het systeem, dus de partijen die de leidingen en de infrastructuur, de veiligheidsvoorzieningen, de elektrische installaties, het ERTMS-systeem, realiseren. Die spoorwegaanbieder moet daarvoor beschikken over specifieke kennis en vakmanschap, en die ook inzetten. Immers, hij kent de spoorwegregelgeving die in zijn geval van toepassing is. Hij is degene die het best weet welke voor het functioneren van de trein noodzakelijke wijzigingen moeten worden aangebracht. Zijn rol is dus cruciaal, zowel voor de veiligheid als voor de manier waarop de trein vervolgens wordt ingezet en, vooral ook, vervolgens kan worden onderhouden.

Mevrouw **Vos**: Hoe beoordeelt u de manier waarop NSFSC die rol als opdrachtgever heeft ingevuld?

De heer **Manfello**: Dat heb ik al talloze malen gezegd. Het heeft zich laten kennen als volslagen incompetent, soms onverantwoordelijk en bovenal niet coöperatief. Laat ik iets noemen waar ik me persoonlijk mee heb beziggehouden. Ik heb hun met een bepaalde volharding en klem moeten uitleggen wat wij van hen mochten verwachten en wat zij verplicht waren qua ondersteuning aan ons, zodat we door die belangrijke homologatiefasen konden komen. Dat was echter niet bepaald eenvoudig, want ik moest in discussie treden met bedrijven die werkelijk niet over de daarvoor bekwame personen en vooral organisatiestructuur beschikten.

Mevrouw **Vos**: Was het niet voldoende om de technische kennis bij Lloyd's in te huren?

De heer **Manfello**: De technische kennis en kunde van Lloyd's was weliswaar noodzakelijk, maar niet voldoende. Zoals alle notified bodies heeft Lloyd's een controlerende rol: het gaat de zaken na. Het moet verifiëren of de

bedrijven de technische tests daadwerkelijk en correct uitvoeren. En het vervult vooral ook een waarborgrol jegens de nationale instellingen. Het spijt me dat ik hierop in moet gaan, maar Lloyd's beschikt in ieder geval niet over de kennis en kunde die een spoorwegpartij heeft. Degene die uiteindelijk met het product zal moeten gaan werken, bevindt zich in de beste positie om het product te leren kennen en een en ander voor het gebruik optimaal in elkaar te zetten. Geloof me, inmiddels beschik ik in de wereld van de spoorweginfrastructuur over de nodige ervaring. Ik heb me ook beziggehouden met ERTMS en bij mijn vorige werkgever heb ik verschillende spoorlijnen gerealiseerd. Ik heb daarbij altijd bekwame klanten tegenover me gehad, die altijd konden beschikken over een breed scala aan structuren met een uitgebreide ervaring op verschillende gebieden, en dat al vanaf de ontwerpfase, in de testfase en in de controlefase, en vooral op het gebied van de training van het personeel. Een trein is namelijk geen automaat die je zomaar met een paar drukken op knoppen bedient. Je moet daarvoor beschikken over uitgebreide kennis en vaardigheden, niet in de laatste plaats vanwege de verantwoordelijkheid die de bestuurders hebben voor het voertuig en voor de personen die zij vervoeren met zeer hoge snelheden, en daardoor met een verhoogd risico.

Mevrouw **Vos**: Welke rol had de vervoerder moeten hebben in dit project?

De heer **Manfellotto**: Zeker niet die van de bureaucraat waarmee wij te maken hebben gekregen. Wel de rol van degene die, zij het kritisch, samen met ons alle stadia van het project tot ontwikkeling zou brengen, die bij controles met steeds meer kennis en kundigheid tussenbeide zou kunnen komen, die vooral ook zou meedoen aan alle tests en aan de integratie van de systeemtests, dus ERTMS. Maar dat is allemaal praktisch niet gebeurd. We hebben enorme moeilijkheden ondervonden in de testfase, ook omdat, ongelooflijk genoeg, daarvan de noodzaak niet werd ingezien. Ik was daarbij betrokken, dus ik kan me dit herinneren. Wij hadden tijdslots van een paar uur tot onze beschikking, en niet eens op alle dagen, voor de veldtests; de belangrijkste, eigenlijk de cruciale tests. Daar was de klant totaal niet in geïnteresseerd. Uit het verleden en vandaag de dag is mijn ervaring dat er bij

zoiets minstens evenveel technici van de kant van de operator als van onze kant in het veld staan. Met zoiets heb ik dezer dagen ook te maken. Op dit moment zijn we namelijk druk bezig met de commerciële ingebruikname van de nieuwe ETR 1000. Daarvoor zijn we ongeveer 500 keer voor proefritten uitgereden, zes à zeven uur per keer, met verschillende treinen, en daarbij waren er elke keer gemiddeld 100 man aan boord van de treinen.

Mevrouw **Vos**: Ik wil nog even doorgaan over Lloyd's. Dat deed namelijk precies wat u net zei: begeleiden, meekijken bij de bouw. Wat was daar dan mis aan?

De heer **Manfellotto**: Ik heb op Lloyd's niets aan te merken. Lloyd's heeft zijn werk gedaan: de technische controle. Misschien was er op de tijden wat aan te merken, maar dat is volstrekt irrelevant in het licht van alle andere verantwoordelijkheden die er zijn verzaakt.

Mevrouw **Vos**: Maar Lloyd's was ingehuurd door NSFSC. Die kennis is er dan toch? Ik snap niet goed wat er dan ontbreekt.

De heer **Manfellotto**: Ik herhaal: de rol van Lloyd's behelst een technische rol, die van bureau-ingenieurs, die vaststellen of bepaalde procedures, bepaalde processen en bepaalde tests correct zijn verlopen. Laat ik dit uitleggen met een voor u wellicht wat meer voor de hand liggend voorbeeld. Het lijkt een beetje op een Hof van Cassatie: dat verifieert of de tests die uitgevoerd moesten worden, daadwerkelijk zijn uitgevoerd; dat de resultaten van die tests op een adequate manier zijn geproduceerd met een daarvoor geschikt instrumentarium; het verzekert zich ervan dat dit alles correct is verlopen en geeft daarna autonoom een verklaring af. Dat betreft een heel andere deskundigheid en bevoegdheid dan die van de technicus die zijn beoordeling moet geven, die toestemming verleent en zijn bijdrage levert vanuit zijn specifieke ervaring. Lloyd's is geen spoorwegpartij. Het beschikt niet over de ervaring van iemand die op zo'n spoorwegsysteem rijdt en dat managet. Lloyd's verricht dat soort werkzaamheden ten behoeve van treinen, van luchtvaartuigen, van motorvoertuigen, maar ook ten behoeve van, ik zeg

maar wat, kindermeubilair. Het doet dus hetzelfde op allerhande verschillende terreinen: het gaat na of de processen correct en volgens de regels zijn uitgevoerd, in dit geval de regels die Europa heeft gesteld.

Mevrouw **Vos**: Zegt u nu dat de Nederlandse partij, NSFSC, iemand had moeten sturen om echt met uw monteurs mee te kijken en mee te bouwen?

De heer **Manfello**: Zeer zeker. Zoals ik eerder zei, worden alle fasen uitgevoerd door gespecialiseerde teams, die over een diverse kennis en ervaring beschikken maar alle vallen onder de verantwoordelijkheid van dezelfde projectmanager, in dit geval die van de spoorwegen. Met zijn technici volgt deze kritisch en nauwlettend het verloop van het project. Hij houdt een vinger aan de pols bij de constructiefase, gaat na of de zaken worden uitgevoerd naar gelang de eisen van de klant en volgens de technische specificaties. Diens deelname aan de keuringen en tests is cruciaal, evenals zijn bijdrage aan de controle van alle technische aspecten - en geloof u me, dat zijn er een heleboel -- die weer zijn gerelateerd aan de stadia eropvolgend. De grote hoeveelheid informatie waarover een machinist of onderhoudskundige in een later stadium kan beschikken en die hem in staat stelt om problemen die zich voordoen -- om het zo te zeggen -- proactief aan te pakken, bestaat vrijwel uitsluitend uit incrementele kennis en kunde: vakdeskundigheid die zich tegelijkertijd ontwikkelt en consolideert. Neem me niet kwalijk, maar ik merk dat u dit allemaal ingewikkeld vindt. Dat verbaast me niets, want u hebt vóór mij natuurlijk een aantal spoorwegmensen gehoord en die hebben u dit niet kunnen uitleggen; waarschijnlijk omdat ze er geen weet van hebben, omdat ze niet over deze ervaring beschikken.

Mevrouw **Vos**: In de afgelopen weken hebben we over het systeem gesproken. Er waren twee systemen van Lloyd's: het ene keek of uw kwaliteitsmanagementsysteem goed was, dus de bureaucraten; Lloyd's Europe hield toezicht op de bouw. Dat waren twee verschillende afdelingen van Lloyd's. Het gaat mij om de laatste rol van Lloyd's Europe, dat ook echt heeft toegekeken bij de bouw en aanspreekbaar was voor vragen van uw

ingenieurs. Was u dan ontevreden over de rol van Lloyd's Europe? Hebt u daaraan gevraagd om meer te doen?

De heer **Manfellotto**: Waar u het over hebt, is dat Lloyd's Europe de taak had om bij ons, op ons complex, na te gaan of de constructie in kwalitatief opzicht voldeed. Als ik rapporten ontvang waarin staat dat bepaalde zaken niet goed zijn verlopen, dan heb ik vanzelfsprekend geen commentaar op Lloyd's Europe; dan heb ik een appeltje te schillen met mijn medewerkers. Als Lloyd's wat tegen mij zegt, kan ik het me niet veroorloven om daartegen in te gaan; zoiets komt voor mij neer op een bevel. De kwaliteit dient op orde te zijn. Wij dienen dus aan al die onderzoeksresultaten gevolg te geven, en daarna dienen wij in overeenstemming met hen een verslag op te stellen waaruit blijkt dat er aan dat bepaalde detail is tegemoetgekomen en dat de kwaliteit weer in orde is. Het is dan niet aan mij om commentaar of kritiek te leveren; daar zou ik geen enkel recht toe hebben.

Mevrouw **Vos**: Maar was u tevreden over de competentie van Lloyd's Europe? Was u ontevreden over die toezichthouders op de bouw?

De heer **Manfellotto**: Absoluut niet. Lloyd's is groot, heeft een goede naam, het is internationaal een belangrijk bedrijf. Zoals altijd zul je er competentere en minder competente technici hebben werken, maar ik heb absoluut niets op te merken over zijn competentie.

Mevrouw **Vos**: Hebt u op enig moment in het proces gevraagd om meer betrokkenheid van NSFSC bij de bouw van de trein?

De heer **Manfellotto**: Zeker. Ik kan me dat herinneren, want toen ik pas bij het bedrijf werkte, heb ik me daar persoonlijk voor ingezet. Ik had toen de grootst mogelijke moeite om een in technisch-structurele zin andere samenwerkingsvorm voor elkaar te krijgen. Dat wil zeggen: eerst om dat uit te leggen, daarna om daarom te verzoeken en ten slotte om dat met klem van redenen te eisen. Uiteindelijk heb ik begrepen dat zoiets in dat bedrijf gewoon niet voorhanden was. Ik kwam erachter dat het niet echt een

technisch bedrijf was, maar meer een managementbedrijf, van vooral juridische en financiële aard. Er was wel een projectmanager en die was weliswaar capabel, maar hij stond er helemaal alleen voor en schoot vooral tekort op het gebied van de kennis en kunde waaraan wij behoefte hadden. Om een goed resultaat te bereiken, moet je kunnen beschikken over een serieuze tegenpartij, die aanwezig is, coöperatief en constructief. Ik moet zeggen dat daarvan in dit geval absoluut geen sprake is geweest.

Mevrouw **Vos**: Hebt u weleens gevraagd of HSA, de vervoerder, meer betrokken kon zijn?

De heer **Manfellotto**: Elke keer dat ik het daarover had met de president-directeur, kreeg ik altijd terug: nee, dat is ons pakkie-an. Eén enkele keer is het me gelukt om de onderhoudsman te spreken te krijgen, van een ander NS-bedrijf waarvan de naam me nu even niet te binnen schiet. Die hield zich bezig met het aftersalesdeel, en was dus van het onderhoud. In mijn ontmoeting met hen zette ik dus uiteen wat mijn verwachtingen waren, in de hoop hen er rechtstreeks bij te betrekken en een nauwere samenwerking voor elkaar te krijgen. Maar vaak moest ik ondervinden dat ik voor de troepen uit liep, dat er geen enkele bereidwilligheid was aan hun kant. Ik heb nooit een onderhoud gehad met een president-directeur; noch die van de Nederlandse Spoorwegen noch die van de Belgische, nooit. Dat heeft me altijd verbaasd.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat u naar aanleiding van een rapport van de mensen van Lloyd's Europe, dus de toezichhouders, weleens boos werd op uw eigen mensen. Betekent dit dat u het toezicht van Lloyd's Europe wel goed vond? Was u het af en toe eens met hun kritiek?

De heer **Manfellotto**: Als er een kwaliteitssysteem is, moet je je daaraan houden. Als er om wat voor reden ook sprake is van onvolkomenheden, moeten die worden rechtgezet. En als die zich opstapelen, spreekt het voor zich dat ik mijn mensen bij me roep en hun vertel dat ze die zaken in orde moeten brengen. Zulke dingen kunnen nu eenmaal gebeuren; er zijn vele

duizenden dingen te doen en het is normaal als er dan weleens iets kleins misgaat. Kwaliteit is immers fundamenteel voor de uitvoering. Maar natuurlijk heb ik het nu over kwaliteit, niet over veiligheid. Op het gebied van de veiligheid kan er namelijk geen sprake zijn van controles voordat wijzélf zijn nagegaan of alles op dat gebied correct is uitgevoerd. We hebben het daarbij dus over twee totaal verschillende zaken, en ik zou het op prijs stellen als we die niet door elkaar haalden. Bij kwaliteit gaat het om dingen als een eenvoudig schroefje van een elektronisch bordje dat niet goed zit of om een zitplaats die niet goed vastzit en daarom trilt. Maar het is absoluut ondenkbaar dat een rem verkeerd zou zijn gemonteerd en dat iemand van de kwaliteitscontrole zoiets zou moeten vaststellen; dat is werkelijk onmogelijk. Zaken moeten eerst ons kwaliteitscontroleproces goed doorkomen. De veiligheidscontrole is van een andere orde.

Mevrouw **Vos**: Waarom was u zo verbaasd dat u de directeurs van de Nederlandse en Belgische spoorwegen nooit hebt ontmoet?

De heer **Manfellotto**: Eerst dacht ik nog dat dat lag aan het feit dat ze geen enkele ervaring hadden met het bouwen van hogesnelheidstreinen. Zoiets lag ook voor de hand. Wat me heeft verbaasd, is dat als er zaken werden voorgelegd of gevraagd, of als men werd uitgenodigd om zaken kort te sluiten met de collega's in de andere landen, dat helemaal niet leek door te dringen en compleet werd genegeerd. Toen besepte ik dat de wil er gewoon niet was. Het leek me het best om toch door te gaan, mede omdat wij -- en dat wil ik zeker even memoreren -- voortdurend werden geprest en juridisch onder druk werden gezet vanwege het risico dat we tegen strafboetes aan zouden lopen, die voor ons natuurlijk flinke problemen zouden opleveren. Dus ook al hebben we erop aangedrongen, uiteindelijk hebben we ons gefocust op de werkzaamheden. Maar u moet dus weten dat ik me persoonlijk met al die verzoeken en dat uitleggen heb beziggehouden, en dat ik daarbij enorme moeilijkheden heb ondervonden, en misschien ook wel bij die heren. Hoe dan ook, die kennis en kunde bleek met geen mogelijkheid ergens vandaan te halen.

Mevrouw **Vos**: Wanneer hebt u dat gevraagd?

De heer **Manfellotto**: Meermalen. Ik kwam in september 2011 binnen. Dit was meteen een van de eerste problemen waaraan ik het hoofd moest bieden; en niet zonder succes, als ik dat mag zeggen: ongeveer een jaar later hebben we de trein in bedrijf kunnen nemen, en dat in het licht van alle moeilijkheden die ik destijds aantrof, ook op het gebied van communicatie en uitleg. We hebben daar dus een jaar over gedaan, waarin we geen enkele steun hebben ondervonden en er ook geen lijnen beschikbaar waren. Als je alles bij elkaar optelt, is dat toch eigenlijk een geweldig resultaat. En sorry dat ik dit wil onderstrepen, maar naar mijn mening laat het zien dat deze trein, ondanks het in verschillende opzichten ongelukkige gesternte en wat ongelukkige verloop, op alle onderdelen beschikte over voldoende kwaliteit. Dat werd overigens bevestigd door de veiligheidsinstellingen. Hiervoor zei ik al dat wij met de ETR 1000-trein zo'n 500 proefritten van zes uur hebben gereden. Voor onderhavig project hebben we dat heel weinig kunnen doen. Bovendien moesten ze voortdurend worden onderbroken omdat we werden gehinderd door andere treinen die uit moesten rijden. Die twee uurtjes waren echt onvoldoende.

Mevrouw **Vos**: Wat waren voor AnsaldoBreda de consequenties van het ontbreken van een betrokken vervoerder en technische kennis bij dit project?

De heer **Manfellotto**: Er bestond het technische risico dat er in een later stadium van een competent beheer van de treinen, zowel op het gebied van onderhoud als bediening, geen sprake zou zijn. Dat heeft in ieder geval voor ons rampzalig uitgepakt. Als voorbeeld daarvan hebben we het befaamde winterse incident gekregen. Het grootste risico was dat het onderhoud niet juist zou worden uitgevoerd. Het grootste gevaar bestond er dus in dat we later zouden moeten gaan soebatten over moeilijkheden die door hun incompetentie zouden ontstaan. Ik loop hiermee waarschijnlijk vooruit op iets wat we later zullen bespreken.

Mevrouw **Vos**: Dat komt zo, ik heb het nu over het bouwproces. Begrijp ik u goed dat u zegt dat de kwaliteitstoezichthouders van Lloyd's wel competent zijn, maar dat Lloyd's de vervoerder, degene die er uiteindelijk mee gaat rijden, niet kan vervangen?

De heer **Manfellotto**: Absoluut, dat kan het inderdaad niet. Ik heb zoiets sowieso nooit meegemaakt, maar dat is hoe dan ook onmogelijk.

Mevrouw **Vos**: Hebt u voorbeelden van waar het misging bij het proces van de bouw van de treinen?

De heer **Manfellotto**: Luister, in dergelijke omstandigheden komen de daadwerkelijke hobbels niet in de productiefase naar boven, want bedrijven gaan gewoon door met bouwen. Pas in de testfase en homologatiefase komen de echte problemen aan het licht; pas dán komen incompetentie en besluiteloosheid naar boven, en pas dan gaan die de werkzaamheden in de weg zitten.

Het spijt me dat ik nu misschien weer op zaken moet vooruitlopen, maar aspecten van veiligheid worden vaak verward met aspecten van functionaliteit, kwaliteit en finetuning. Dat zijn compleet verschillende dingen. Als u een auto aanschaft, vindt u het vast het allerbelangrijkst dat alle belangrijke onderdelen van het voertuig goed werken. Ook in contractuele zin staat zoiets buiten kijf. Als u vervolgens in uw auto stapt en ontdekt dat ergens een schroefje loszit of dat er onderhoudspapieren ontbreken, is dat niet relevant voor het functioneren van het ding, ook al kan het een probleem opleveren. De daartoe bevoegde partijen moeten daar dan wel met de juiste kennis en kunde mee omgaan. Die was toen niet voorhanden. Ik begrijp dat het moeilijk is om dit uit te leggen, maar geloof u me dat de bouw van een hogesnelheidstrein vergelijkbaar is met die van een vliegtuig; en wel van een prototype van een vliegtuig, niet eentje die voor de duizendste keer van de band rolt.

De heer **Elias**: Ik heb nog een paar aanvullende vragen. U zei net tegen mijn collega Vos dat u zaken moest doen met een "bureaucraat" bij NSFSC, zeg maar de Ierse afdeling van de NS. Wie was dat?

De heer **Manfellotto**: Ik probeer me zijn naam te herinneren, maar misschien kunt u me even helpen. Hij was de president-directeur, maar zijn naam schiet me nu niet te binnen.

De heer **Elias**: Was dat de heer De Leeuw?

De heer **Manfellotto**: Nee, de directeur.

De heer **Elias**: Was dat de heer Van Dijk?

De heer **Manfellotto**: Ja, Van Dijk.

De heer **Elias**: U zei dat u eigenlijk met de top van de directie van de Nederlandse Spoorwegen wilde spreken. Bij wie hebt u geprobeerd dat contact te krijgen?

De heer **Manfellotto**: Bij hem.

De heer **Elias**: Dus bij Van Dijk. Hebt u, toen dat niet lukte, zelf geprobeerd om rechtstreeks bij de president-directeur van de NS of bij de president-commissaris van de vennootschap te klagen of contact te krijgen?

De heer **Manfellotto**: Ik heb daar verscheidene malen bij hem op aangedrongen. Hij zei me dat het niet nodig was, dat hij het er op de topontmoetingen wel over zou hebben. Maar ik heb nooit feedback gekregen. Ik vind het echt raar om geen reactie te krijgen als je mensen uitnodigt, maar het is overduidelijk dat dit niet in hun belang was. Ik heb zoiets nog nooit meegemaakt. Ik spreek geregeld met de CEO's en algemeen directeuren van alle mogelijke spoorwegen. Ik kan zeggen dat er in vergelijkbare gevallen, bij dit soort belangrijke investeringen, op dat niveau zelfs wel

maandelijks tijd voor een vergadering wordt vrijgemaakt, en zeker in de cruciale fasen. Het is zonneklaar dat er over deze benadering bewust was nagedacht. Ik was dus niet echt gemotiveerd om dat te gaan doen, want ik begreep dat het zo in elkaar zat. Ik heb me daarom gefocust op de voortgang en heb me geconcentreerd op mijn eigen zaken, omdat ik anders de kans liep op strafboetes en andere zaken die we niet wilden.

De heer **Elias**: Heb ik, ten slotte, uit uw antwoord op de vraag van mevrouw Vos goed begrepen dat u geen concrete voorbeelden kon geven van problemen die optraden in de bouwfase, als gevolg van dat gebrek aan betrokkenheid van de mensen uit Nederland dan wel Ierland? U zei namelijk dat dat allemaal pas later bleek.

De heer **Manfellotto**: Ik heb niet gezegd dat er problemen waren, ik heb alleen het volgende gezegd. Op de vraag of Lloyd's zijn werk goed heeft gedaan, heb ik bevestigend geantwoord. Het moet gezegd dat Lloyd's af en toe problemen op het terrein van de kwaliteit aan het licht bracht. Maar dat is iets anders dan problemen op het gebied van de veiligheid. Maar dit heeft op geen enkele wijze de realisatie van de treinen in de weg gezeten. Het waren geen problemen met de treinen. Die problemen hadden niet te maken -- en ik ga ervan uit dat we dat later zullen gaan bespreken -- met de veiligheid, maar met finetuning, afwerking, zaken van het type "puntjes op de i". Dat is doodnormaal, dat gebeurt altijd en overal. Ik heb toen dus geen problemen ervaren. De problemen kwamen in de daaropvolgende fase en hadden te maken met de contractuele bepalingen. Ik vermoed dat we het daar later nog over zullen hebben. De performance van de trein was altijd goed. Zoals u weet, liet hij in slechts een paar weken een enorm verbeterde inzetbaarheid zien; in die paar weken had hij de concurrerende treinen zelfs meer dan ingehaald. Voor mij is er dus geen sprake van problemen geweest. Wat toen overbleef, waren de gebruikelijke problemen rond finetuning, puntjes op de i. Het verbaast me zeer dat u maar blijft benadrukken dat de trein problemen zou hebben gehad, want problemen heb ik niet ervaren. Uiteindelijk zou het contract er wel door worden ontbonden -- wat dus echt niet valt uit te leggen, maar laten we daar maar niet over beginnen -- maar er waren geen

problemen met die trein. Ik kan het u nog sterker vertellen: toen de trein terug was in Italië ...

De heer **Elias**: Daar komen wij nog op.

De heer **Manfellotto**: Sorry, maar dit moet ik even afmaken. Toen de trein terug was in Italië, heeft de Italiaanse instelling -- een andere dus -- hem meteen goedgekeurd en kon hij gaan rijden om tests uit te voeren. En al bij het eerste rondje heeft de trein verschillende keren 250 km/u gereden. Er waren dus geen problemen met die trein.

De heer **Elias**: Wij komen daar nog op.

Mevrouw **Vos**: We gaan verder met het volgende onderwerp: de vertraagde levering van de treinen. Volgens de planning en de koopovereenkomst zou de eerste trein gereed zijn op 1 juni 2006, om testritten uit te voeren. De eerste Fyra verliet de fabriek van AnsaldoBreda voor tests op 22 maart 2008, dus twee jaar later. Wat is de verklaring voor die twee jaar daartussen?

De heer **Manfellotto**: Ja, dat klopt. Maar ongeacht de vertraging moest de trein nog een extra jaar wachten om te kunnen starten met de proefritten. Immers, de treinen zijn in 2008 afgeleverd, maar in werkelijkheid zijn de proefritten pas in 2009 begonnen, omdat er op de bestemde plek geen infrastructuur beschikbaar was. Maar het antwoord is natuurlijk eenvoudig. Treinen bouwen vereist hulpbronnen: energie en financiële middelen. En ruimte speelt ook een belangrijke rol: treinen zijn immers geen kleine dingen, je kunt ze niet zomaar ergens neerzetten. Normaliter kun je beschikken over depots, waar ze kunnen worden gestald, maar functioneel gaat het natuurlijk met name over spoorlijnen. Het heeft natuurlijk geen zin om een trein af te leveren die vervolgens drie jaar in een loods moet staan wachten totdat hij kan gaan rijden. Gewoonlijk worden zaken zo met de klant afgestemd, dat alles kan worden geoptimaliseerd. Doordat de treinen werden geleverd -- waarbij er overigens al sprake was van een reeks wijzigingen -- werden trouwens ook de proefritten op het bijzondere circuit van Velim mogelijk. Die

hebben we dan ook gemaakt, maar helaas niet genoeg. Zodoende zijn we inderdaad twee jaar later uitgekomen, maar wij waren nog steeds een jaar vroeger dan nodig voor de echte tests, die dus hier werden uitgevoerd.

Mevrouw **Vos**: Mijn vraag was: de eerste trein om te testen zou in 2006 worden geleverd. Waarom werd die eerste testtrein pas in 2008 geleverd? Waar lag die vertraging aan? Was het een vertraging bij de bouw, bij het ontwerp? Het gaat mij dus echt om die eerste fase.

De heer **Manfellotto**: Ik heb me daar niet echt in verdiept, maar ik kan me voorstellen dat we met de klant -- om het zo te zeggen -- het een en ander hebben moeten afstemmen omtrent een aantal definitieproblemen, zodat daarover geen verschil van mening meer kon bestaan. Ook dat kan natuurlijk een deel van de vertraging hebben veroorzaakt. Wat de belangrijkste oorzaak was, kan ik u eerlijk gezegd niet vertellen. Ik sluit ook niet uit dat door de, in functionele zin, uiteindelijk enorme vertraging van ERTMS de constructie van de treinen niet kon worden afgerond. Daardoor waren op onderdelen van het ontwerp immers ook aanpassingen nodig. Laat ik dit uitleggen. U beschouwt ERTMS als iets wat echt in de infrastructuur zit, als een instrument dat louter op de grond functioneert. Het vervult daarentegen een cruciale basisfunctie, het is via interface-apparatuur verbonden met de reminrichting en het versnellingsstelsel aan boord. De ERTMS-definities zijn derhalve bepalend voor hoe bepaalde onderdelen van de apparatuur aan boord moeten worden ingeregeld. Dit is vrij complex, maar ik zal nogmaals proberen om het uit te leggen. ERTMS is een veiligheidssysteem dat verzekert dat de treinen op een bepaalde afstand van elkaar blijven. Het is niet iets autonooms, iets wat alleen op het spoor wordt geïnstalleerd of daarmee in contact staat. Er is apparatuur aan boord, die door mijn bedrijf wordt ontwikkeld, en die als input informatie nodig heeft voor de integratie met de infrastructuur. Zolang de ERTMS-definities nog niet compleet rond zijn, kan ik die trein dus niet opleveren en moet ik hem voor proefritten naar Velim laten rijden.

Mevrouw **Vos**: Is dat nu de reden? Het systeem-ERTMS kun je later inbouwen in een trein. Bij de Thalys en ICE is het ook later in de trein ingebouwd. Is dat nu de reden van die twee jaar vertraging voor de oplevering van een testtype?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee. Ik heb gezegd dat ik dat niet weet, omdat ik er toen nog niet was. Ik ken dus niet alle redenen voor de vertragingen, dus waarom die ontstonden, maar ik veronderstel dat een van de redenen te maken kan hebben gehad met het signaleringssysteem.

Mevrouw **Vos**: U zei het net al: het testen gebeurde in 2008 op een testbaan in Velim, Tsjechië. Waarom werd er niet in Nederland getest?

De heer **Manfellotto**: Daar was hier geen infrastructuur voor, dus dat was niet mogelijk. Normaal doen wij het zo met al onze treinen. Het beste is het als ze zijn voorbereid op tests tot 200 km/u, maar dan niet onder ideale omstandigheden. Ik wil even memoreren dat er voor de definitieve homologatiecertificering specifieke tests dienen te worden uitgevoerd op specifieke infrastructuur. Velim is een soort pre-testinstallatie, en geschikt omdat dat circuit is uitgerust voor verschillende tests, maar dat is niet voldoende voor alle eisen die landen kunnen stellen. We maken er dus wel gebruik van, maar het is niet genoeg.

Mevrouw **Vos**: Maar waarom hebt u niet in Nederland getest?

De heer **Manfellotto**: Omdat we daar destijds dus niet alle tests konden doen; de infrastructuur was niet klaar.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat de testbaan in Nederland nog niet gereed was. Dat weet u wel.

De heer **Manfellotto**: Precies.

Mevrouw **Vos**: De eerste tests met de Fyra in Nederland begonnen in juli 2009. De Thalys begon al in 2007 met tests op de hsl. Waarom kon de Fyra niet in 2007 beginnen met tests op de hsl?

De heer **Manfellotto**: Ik ken de problemen rond de Thalys niet, maar ik kan me zo voorstellen dat de Thalys die tests niet heeft verricht onder ERTMS, maar met een andersoortig signaleringssysteem. Immers, als ERTMS niet beschikbaar was voor ons, dan kon het dat ook niet voor Thalys zijn. Ik stel me zo voor dat die trein in het begin met een ander systeem heeft rondgereden.

Mevrouw **Vos**: U bent er niet zeker van waarom de Fyra niet vanaf 2007 kon testen? Dit is een aanname?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee, ik neem niets aan; ik wéét dat die tests niet in Nederland konden plaatsvinden omdat de infrastructuur met de ERTMS-veiligheidsinrichting niet beschikbaar was, wat fundamenteel was voor de tests. U vertelt mij dat Thalys eerder is begonnen. Ik kan u niet zeggen hoe Thalys dat heeft gedaan. Ik kan niet weten of de Thalys, die dus niet mijn trein is, rondreed onder een ander signaleringssysteem. Ik weet alleen dat wij bij de proefritten die wijzelf hebben uitgevoerd, ruimte moesten vrijhouden voor de Thalys, wat voor ons ook weer lastig was. Toen degene die zich met die tests bezighield mij dat vertelde, stond ik werkelijk perplex. Thalys was in 2007 met testen begonnen, kennelijk zonder het seinsysteem. En toen het ERTMS-systeem beschikbaar kwam, heeft Thalys kunnen testen met ERTMS, waardoor wij weer minder ruimte en gelegenheid voor proefritten kregen. Ik zal het nog even navragen, want dit is iets raars en ik wist er niets van. Ik zeg u toe dat ik u daar nog iets over zal sturen, want ik weet zeker dat ik aan officiële informatie hierover kan komen.

Mevrouw **Vos**: Thalys reed al vanaf 2009.

In de koopovereenkomst staat de aanname dat de HSL-Zuid per 2006 beschikbaar zou zijn en dat er tien uur per dag achter elkaar zou kunnen worden getest. Dat was dus niet het geval; de hsl-infrastructuur kwam pas

later beschikbaar en inderdaad moest de baan worden gedeeld met de Thalys- en de TRAXX-treinen die daaroverheen reden. Welke gevolgen had dat voor uw testprogramma?

De heer **Manfellotto**: Dat is heel simpel. Dank u voor deze vraag, want dit was echt essentieel en ik ben er nog steeds erg ongelukkig over. Goed, die vertraging is dus duidelijk: we zijn niet eerder met de proefritten kunnen beginnen. Maar nog wezenlijker was het dat er in plaats van de tien uur waarop wij rekenden, maar twee uur beschikbaar was, en dat niet eens achter elkaar. Het spreekt voor zich dat die twee uur in plaats van de verwachte tien uur gevolgen heeft gehad voor de tijd die het moest duren. Want laten we wel zijn: voor mij wordt daardoor de beschikbaarheid niet tot een vijfde gereduceerd, maar veel meer. Bij het testrijden van treinen gaat er namelijk tijd verloren omdat je eerst bij de testopstelling moet zien te komen en daarna moet terugrijden. Aan het eind blijft er dus een enorm gereduceerde reële testtijd over. Zoiets speelt minder als je kunt beschikken over tien uur, want in die tien uur ga je weliswaar ook één keer heen en één keer terug, maar daar zit dan wel veel meer werkelijke testtijd tussen. Feitelijk komt alles uiteindelijk ook neer op veel meer tijd en extra kosten: zo moesten mijn technici en ook de controletechnici vanwege die langere tijd er langer aanwezig blijven en konden we de geplande tests bijvoorbeeld nooit op één dag afkrijgen.

Mevrouw **Vos**: Oké, helder. In de koopovereenkomst staat dat de treinen in april 2007 zouden worden geleverd. Dus 39 maanden na die ondertekening zouden de treinen worden geleverd. Was dat een realistisch tijdsbestek om zo'n Fyra te bouwen?

De heer **Manfellotto**: Volgens mij wel, ook al zijn er concurrenten die zeggen van niet. Ik zal u dit uitvoerig toelichten met een voorbeeld. In 2011 kwam ik bij dit bedrijf. Wij hebben de ETR 1000 gerealiseerd, een veel snellere trein dan de Fyra, echt een doorontwikkeld type. In onze fabriek zijn we in 2012 begonnen met het bouwen van het eerste deel. De eerste zes treinen, inclusief homologatie, certificatie en met alle tests en alle vereisten van dien,

worden op 14 juni van dit jaar commercieel in bedrijf genomen, dus volgende week. We hebben er al twaalf in onze fabriek staan. Aan het eind van dit jaar zullen er achttien worden geleverd. Rekent u maar uit, die tijden komen overeen met de planning waar we het over hebben. Maar daarbij geldt dan wel de omstandigheid dat iedereen continu kan werken, en dat de infrastructuur beschikbaar is voor de verificatie- en validatieprocessen. Ik moet dit nader uitleggen, want dit is echt belangrijk. Wij hebben zeventien maanden aan de tests besteed, met meer dan die twee uur.

Mevrouw **Vos**: Was dat een nieuw te ontwikkelen trein of een op een bestaand platform gebouwde trein?

De heer **Manfellotto**: Deze trein bouwen we in Pistoia, in samenwerking met Bombardier. Hij is weliswaar gedeeltelijk gebaseerd op een bestaand platform, maar met substantiële wijzigingen. Het is namelijk geen Europees platform. Laten we zeggen dat het interne gedeelte en alles aan de bovenkant een compleet nieuw project was, zowel in termen van materiaal, performance als comfort.

Mevrouw **Vos**: De heer Roelofs van Lloyd's zei dat je minstens 50 tot 60 maanden nodig hebt om een nieuw type trein te bouwen. De heer De Leeuw noemde de planning destijds al, in 2004, niet realistisch. Waarom heeft AnsaldoBreda toch toegezegd om te voldoen aan die 39 maanden voor het bouwen van zo'n nieuwe trein?

De heer **Manfellotto**: Omdat dat echt mogelijk was, en ik ben er echt van overtuigd dat het mogelijk was. Wij beschikken over de capaciteiten daarvoor, wij zijn in staat om dit soort zaken te doen. Ik geef u een ander objectief voorbeeld, dat u kunt checken. Wij hebben de metro voor de Expo in Milaan gebouwd, een belangrijke happening in Italië dit jaar. Wij hebben daar achttien maanden over gedaan, vanaf het moment van het tekenen van het contract tot aan de levering van de eerste gehomologeerde treinen. Het is een metrotrein, dus er zit best wat verschil tussen 18 en 50. Wij bevinden ons gewoon in de omstandigheid dat wij tot dat soort dingen in staat zijn.

Maar nogmaals, zoiets gaat pas goed als alle partijen hun plichten kennen en zich daaraan houden. Ik begrijp dat het beter uitkomt om "50 maanden" te zeggen in plaats van "36 maanden", maar vanwege de concurrentie tussen de bedrijven en vooral de eisen die investeerders stellen, kun je er niet zo lang over doen. 50 maanden, dat is echt lang.

Mevrouw **Vos**: Ik ga nog even door op deze vraag. De Fyra was een nieuw type trein, die in twee landen moest rijden, over conventioneel én hogesnelheidsspoor; en hij moest aan Europese, Nederlandse en Belgische eisen voldoen. We spreken over, toch nog, vijf jaar vertraging. Heeft AnsaldoBreda de gevolgen van deze complicerende factoren misschien toch onderschat? Ik zoek naar een verklaring voor die vijf jaar vertraging.

De heer **Manfellotto**: Kijk, ik weet natuurlijk niet wat ze toen dachten, maar ik ben ervan overtuigd dat ze de zaken niet hebben onderschat. Ik zal u het sterker zeggen: als zoiets vandaag op mijn weg zou komen, zou ik het weer zo doen; maar dan wel onder de voorwaarde dat de infrastructuur echt klaar zal liggen.

Mevrouw **Vos**: We gaan verder met het zoeken naar de oorzaken van de vertragingen. Wij hoorden van getuigen in de afgelopen weken dat AnsaldoBreda niet in staat zou zijn geweest om goede plannings te maken. Herkent u die kritiek?

De heer **Manfellotto**: Zeker niet. Ik zou het fijn vinden om met deze mensen kennis te maken; dan zou ik ze uitnodigen om te komen bekijken wat er in onze fabrieken gebeurt. Dat zou ze waarschijnlijk overtuigen van het tegendeel. Wat ik nu ga zeggen komt niet alleen maar van mezelf, maar kunt u ook lezen in verklaringen van zeer belangrijke en gezaghebbende partijen in dit veld. U zult dan zien dat dergelijke opmerkingen nergens op slaan. Wij zijn vandaag de dag in staat om elke 45 dagen een hogesnelheidstrein te realiseren, inclusief de inrichting van het kale casco. U weet, wat ik zeg is waar en gefundeerd. Ik kan u zeggen dat deze personen hetzij slecht zijn geïnformeerd, hetzij alleen maar bezig zijn met speculaties.

Mevrouw **Vos**: Deze mensen zijn in uw fabriek geweest. Er is ook een audit uitgevoerd door het bureau ADSE vanwege de problemen met de planning. Daar kwam onder andere uit dat de planningen van AnsaldoBreda niet realistisch waren. Verklaart dit toch een deel van de vertraging?

De heer **Manfellotto**: Dat rapport ken ik niet. Misschien kunt u het uitleggen. Dit komt me werkelijk niet bekend voor. Een planning moet worden beoordeeld op de zaken waarvan bekend is dat ze gaan gebeuren. En als er voortdurend om wijzigingen wordt gevraagd, als er telkens weer zaken worden vertraagd, als er herhaaldelijk dingen niet beschikbaar zijn zoals ruimte, waar ik het net over had ... Als ik niet zeker weet dat een trein echt in gebruik kan worden genomen, ben ik de eerste om de productieactiviteiten te staken. Treinen zomaar in een loods laten staan, levert namelijk kosten op voor de klant en voor onszelf. Dat heeft geen enkele zin. Maar ik krijg weer de indruk dat dit de benadering van bureaucraten is. Bij dergelijke dingen moet je echt naar het totale plaatje kijken. Laat ik u een voorbeeld geven van iets van de afgelopen dagen. Wij hebben ongeveer een jaar geleden een contract voor de metro van Lima verworven. Dat was een turnkeycontract, waarbij civiele werken waren inbegrepen, in samenwerking met partners. Zoals altijd zijn we begonnen met het opstellen van een plan van aanpak. Toen we erachter kwamen dat het met die civiele werken in een stad als Lima lastig is om geschikte emplacementsterreinen te vinden, hebben we de productie onmiddellijk een tandje lager gezet, gewoon om de situatie te voorkomen dat zowel de klant als wijzelf zinloos op kosten zouden worden gejaagd.

Mevrouw **Vos**: Dat is heel fijn voor de mensen in Lima, maar we zoeken nu nog steeds naar die redenen voor de vertraging van vijf jaar. U kent dat rapport niet, maar er staat bijvoorbeeld in dat AnsaldoBreda zijn planning op een day-to-day-basis maakte. Volgens mij moet je zo'n planning wat meer voor de lange termijn maken. Maar goed, ik ben dus op zoek naar de redenen voor die vertraging. U zegt dat het niet aan AnsaldoBreda heeft gelegen, dat u goed kunt plannen.

De heer **Manfellotto**: Jazeker, en dat kan ik bevestigen. U hebt er begrip voor dat ik hier geen weet van heb, omdat dit een document uit 2009 is en ik het dus niet heb gezien. Maar in de belangrijke periode, de toekenningsfase, werd de planning beslist niet dagelijks vastgesteld. Dat is mijn stijl ook niet, gelooft u me.

Mevrouw **Vos**: Mevrouw Van Vroonhoven verklaarde deze week dat de samenwerking met AnsaldoBreda al vanaf het begin moeizaam verliep. Herkent u dat beeld?

De heer **Manfellotto**: Volgens mij ging mevrouw Van Vroonhoven zich hier pas mee bezighouden na het winterse incident. Aan welke periode refereert u?

Mevrouw **Vos**: Zij kwam daar in 2010, dus zij constateert dat vanaf 2010.

De heer **Manfellotto**: Ik heb deze mevrouw pas in 2011 ontmoet; daarvoor had ik nooit een woord van haar gehoord. Als zij het heeft over een mankerende samenwerking van onze kant in de fase waarin wij samen hebben gewerkt, verbaast me dat, want tegen mij heeft ze precies het tegenovergestelde gezegd: namelijk dat ze een prima samenwerking ondervond met ons. En ik heb een hele tijd met haar gewerkt, tot op de laatste dag. Sterker nog, ik heb haar gezegd dat ik het op prijs stelde dat ik eindelijk eens een andere benadering bij hen aantrof. Daarvan was onmiskenbaar pas sprake in de laatste fase, toen er personen en teams werden toegevoegd. Die innovatie heb ik aan die mevrouw toegeschreven. De waarheid is dat zij mij altijd heeft gezegd dat wij goed hebben samengewerkt. Vanzelfsprekend gingen we de gesprekken altijd hard in, omdat dat nu eenmaal de beste manier is om zoiets aan te pakken. Het verbaast me werkelijk dat ze heeft gezegd dat er geen samenwerking is geweest. Eigenlijk ben ik daar nogal verontwaardigd over.

Mevrouw **Vos**: De heer Jonkers, een inspecteur van Lloyd's, was vorige week erg kritisch over AnsaldoBreda. Hij zei onder andere dat AnsaldoBreda non-conformities, dus de afwijkingen, heel traag of zelfs helemaal niet oploste, dat er afspraken niet werden nagekomen en dat steeds dezelfde fouten terugkwamen. Wat hebt u daarop te zeggen?

De heer **Manfellotto**: Het spijt me werkelijk dat ik kritisch moet zijn, maar ook dit begrijp ik niet. Ze hebben allemaal kritiek. Maar feitelijk beschikken wij over objectieve certificaten, inclusief die van Lloyd's, waaruit het tegenovergestelde blijkt. Kijk eens, als je vindt dat er bepaalde dingen niet kloppen, moet je niet iets anders opschrijven; we hebben het hier namelijk over veiligheid! Het komt hun gewoon goed uit om dit nu te zeggen, iets anders is het niet. Alsjeblieft zeg, als er zaken niet in orde zijn, is het allereerst aan mij om die bekend te maken en aan de rem te gaan hangen. Deze meneer moet maar zo dapper zijn om dit op te schrijven en het dan naast hetgeen te leggen wat in zijn documenten staat. Het is u goed bekend dat er stukken bestaan -- waarover ikzelf overigens niet beschik -- waarin precies het tegenovergestelde wordt verklaard. Ik heb die nooit ontvangen, maar ik vermoed dat we daar later wel over komen te spreken.

Mevrouw **Vos**: Ja, in een van die documenten. De heer Jonkers en zijn collega rapporteerden iedere week aan opdrachtgever De Leeuw. Dit soort kritiek stond in hun weekrapporten. Heeft die kritiek uit die wekelijkse rapporten u nooit bereikt, ook niet via de heer De Leeuw misschien?

De heer **Manfellotto**: Nogmaals, mondeling geuite kritiek is van generlei waarde als er in de documenten die zijzelf hebben ondertekend, en in kwaliteits- en goedkeuringsproces-verbalen het tegenovergestelde staat. Ik denk dat ze zichzelf op deze manier alleen maar naar beneden halen, want de stukken zijn hier gewoon duidelijk over. Je kunt een trein niet op het ene moment met een homologatie een akkoord geven en op het volgende moment het tegenovergestelde beweren. Dat bestaat niet, dat kan gewoon niet kloppen.

Mevrouw **Vos**: De kritiek die ze onderling hadden in de rapportage, hadden ze maar moeten vertalen naar: geen handtekening?

De heer **Manfellotto**: In dat geval staan ze absoluut in hun recht; ze zijn daartoe ook verplicht. Bij mij intern geldt hetzelfde: mijn eigen kwaliteitsbeoordeling heeft meer gewicht bij de besluitvorming over zaken die niet in orde zijn, als ik ze moet opschrijven om verder te kunnen gaan.

Mevrouw **Vos**: We hebben het over twee soorten documenten: over certificaten van het kwaliteitsmanagementsysteem, dus het papier, en over de inspecteurs van Lloyd's Europe die soms kritiek hadden op de uitvoering van het kwaliteitsmanagementsysteem en de bouw. Dat zijn twee gescheiden stromen. De kritiek van Lloyd's Europe werd opgeschreven. Ik vraag u of deze u mondeling of op een andere manier heeft bereikt. Het gaat nu niet over de certificaten.

De heer **Manfellotto**: Mij niet. Ik herhaal: als die bezwaren bestaan, is het gewoon niet mogelijk dat elke trein vervolgens wel over een certificaat kan beschikken waarin staat dat alles in orde is, gecontroleerd en van een stempel voorzien door De Leeuw. In zulke gevallen zijn ze verplicht om niet te tekenen; of misschien een handtekening zetten met een aantekening en een voorbehoud, waarbij de bezwaren worden genoteerd en daarna moeten zijn verholpen.

Mevrouw **Vos**: Het gaat over de rapportages van Lloyd's Europe over non-conformities: de afwijkingen van de koopovereenkomst die zouden moeten worden hersteld. Deze inspecteur, de heer Jonkers, zei dat deze niet werden hersteld, of traag, en dat die fouten telkens terugkwamen. Ik vraag u of u die kritiek herkent.

De heer **Manfellotto**: Laat ik vooraf duidelijk maken dat "non-conformiteit" niet betekent dat de trein niet voldoet aan de specifieke vereisten; dat kan niet. "Non-conformiteit" wil eerder zeggen dat niet alle werkzaamheden correct zijn uitgevoerd. Dat is dus iets anders. Ik geef een voorbeeld om dit te

verduidelijken. Als er specifiek is vastgelegd dat ik ergens een groen lichtje moet aanbrengen, wil een non-conformiteitvermelding niet zeggen dat ik een rood lichtje heb aangebracht; wel dat het groene lichtje niet goed werkt, misschien omdat het niet goed is aangesloten. Daar gaat "non-conformiteit" over. Hoe dan ook, die non-conformiteiten zijn normaal. Ze worden kort en zakelijk beschreven in processen-verbaal en voorzien van de opmerking dat ze in orde moeten worden gebracht. Voor het allerlaatste certificaat waar Lloyd's zijn handtekening onder zet, moet er worden nagegaan of alle non-conformiteiten zijn verholpen. Nogmaals: men spreekt hier zichzelf en elkaar tegen. Een trein heeft het goedkeuringsstadium bereikt, nadat alle stadia zijn doorlopen met certificaten van onszelf, van de klant en van Lloyd's. Als iemand het daarna heeft over zaken die niet in orde zouden zijn geweest, maar wel een stuk heeft ondertekend waarin staat dat alles in orde was, kan ik dat maar moeilijk begrijpen. Waarschijnlijk worden hier zaken door elkaar gehaald. Non-conformiteiten zijn gebruikelijk, worden na een tijdje verholpen en het geheel wordt uiteindelijk gecertificeerd. Normaal gesproken gaat het zo.

Mevrouw **Vos**: We gaan nog even door met de kritiek van de afgelopen weken, zodat u daarop kunt antwoorden. De heer Jonkers vertelde over een ander voorval. Af en toe voerde AnsaldoBreda een show op: als er mensen uit Nederland kwamen, trok men witte handschoenen aan, was er in de fabriek veel bedrijvigheid; maar zodra de mensen weg waren, verdwenen de bedrijvigheid en de witte handschoentjes. Wat hebt u daarop te zeggen?

De heer **Manfellotto**: Ik kan hier misschien maar beter niet op reageren, maar laat ik toch een poging wagen. Op dit dossier hebben we helaas vele shows kunnen meemaken, niet in de laatste plaats die van meneer Descheemaecker. Ik herken me dus helemaal niet in die opmerkingen over show; en eigenlijk kan ik dit maar met moeite geloven. Ik weet dat dit niet zit in de manier van denken en doen van mijn mensen en mijn bedrijf, en dat dat destijds ook niet het geval was.

Mevrouw **Vos**: Hij zei dat vorige week, maar hij heeft dit destijds ook opgeschreven in een van zijn wekrapportages, niet wetende dat we het er hier ooit nog in een parlementaire enquête over zouden hebben. Wat hij toen opschreef, heeft hij dus niet opgeschreven om hier een show te kunnen opvoeren.

De heer **Manfellotto**: Kunt u mij voor de zekerheid zeggen wat zijn functie ook alweer was?

Mevrouw **Vos**: Toezichthouder op de bouw. Zijn rol was toezicht houden op de bouw. Hij was een van de mannen van Lloyd's Europe, een ingenieur die meekijkt bij de bouw.

De heer **Manfellotto**: En dus een van de mensen die de toelatingscertificaten ondertekenden. Vindt u dat niet raar? Iemand zet dus zijn handtekening onder die documenten en schrijft vervolgens in zijn logboek dat wij een toneelstukje opvoerden? Dan had hij die stukken niet moeten ondertekenen. Ik zou dat tenminste zo hebben gedaan. Ik had zo'n handtekening opgeschort, met de vermelding dat AnsaldoBreda zich bezighield met theater maken in plaats van treinen maken. Daartoe was hij niet alleen maar gerechtigd; zoiets was hij verplicht.

Mevrouw **Vos**: Het gaat om wekrapportages die werden doorgestuurd naar de heer De Leeuw van NSFSC; daar stond dat in. Dat is wat anders dan de vinkjes en rapportages als bij de permission to leave factory. Dit is wat hij observeerde in de fabriek in Pistoia. Maar u herkent dit niet, zegt u? De heer Jonkers is niet degene die de verklaringen tekende.

De heer **Manfellotto**: Ik snap dat, maar zullen we, met uw goedvinden, dit onderwerp verder laten voor wat het is, want anders lopen we misschien de kans om ... Voor wat betreft de periode dat ik er niet was, weet ik daar niets van. Maar ik geloof er niks van dat dit enige invloed heeft gehad op het totaal. Voor mij tellen alleen de feiten, en niets dan de feiten. Om dit maar af te sluiten: ik krijg het niet eens voor elkaar om me voor te stellen dat mijn

bedrijf in staat en van zins zou zijn om dit soort toneelstukjes op te voeren; wij hebben daar gewoon geen tijd voor.

Mevrouw **Vos**: We gaan naar iets anders wat in die tijd gebeurde. U bent CEO bij AnsaldoBreda en u hebt een aantal reorganisaties doorgevoerd. Welke invloed hadden deze reorganisaties op het Fyra-project?

De heer **Manfellotto**: Over welke periode hebt u het nu? Over 2011 en daarna?

Mevrouw **Vos**: Ja, toen u aantrad.

De heer **Manfellotto**: Oké, dan heeft dit dus wel te maken met mij persoonlijk. Ik was degene die daarmee was belast. Ik ben in 2011 in dit bedrijf binnengekomen. Ik heb me toen beziggehouden met een heleboel contracten die afronding behoeften. Dat van de Fyra was een van de belangrijkste. Inderdaad heb ik toen besloten tot een substantiële herstructurering, en die heeft zich toen ook voltrokken. Ze is ook afgerond ondanks alle economische en verwoestende problemen die we hebben moeten ondervinden. Maar desondanks heeft het bedrijf vorig jaar weer een flinke positieve balans weten te realiseren. Het heeft dus naar behoren gepresteerd, en heeft in de hele wereld zijn treinen op tijd geleverd zonder tegen strafboetes aan te lopen, dus met succes. De herstructurering omvatte het gehele bedrijf; ze betrof planning, contracten, productie, kwaliteit. We hebben onze oude huid afgeschud, en hebben daarvoor niet weinig geld geïnvesteerd. Bepaalde aspecten van het bedrijf hebben we diepgaand gewijzigd, gemoderniseerd en meer weten toe te rusten voor de markt van vandaag. Ik denk dat het gunstige eindresultaat is terug te vinden in het feit dat Hitachi ons heeft overgenomen.

Mevrouw **Vos**: Mijn vraag was: had dit gevolgen voor het Fyra-project?

De heer **Manfellotto**: Weinig, omdat de Fyra wat betreft de productie in onze vestigingen al vergevorderd was. Toch was er wel sprake van enig effect.

Het is waar dat de levering vanaf 2010 systematischer werd. We waren klaar met testen. We hebben ook een belangrijke herstructurering van onze werkplaatsen gerealiseerd en op die manier onze capaciteit uitgebreid. Zoals ik eerder zei, was het voor mij een fijne verrassing dat we erin zijn geslaagd om de homologatie in een alles bij elkaar vrij korte tijd rond te krijgen, los van de beperkte testgelegenheid. Ook dat was een resultaat van de veranderde benadering van de organisatieverantwoordelijkheden, en die heeft ook voor de Fyra gunstig uitgepakt.

Mevrouw **Vos**: Ik ga nu naar de koopovereenkomst. De koopovereenkomst bevatte boeteclausules; u had het daar net al even over. Bij een te late levering van de treinen zou AnsaldoBreda boetes moeten betalen, tenzij de vertraging niet aan AnsaldoBreda lag. De heer Roelofs van Lloyd's Europe verklaarde vorige week dat AnsaldoBreda al in 2004 probeerde om vertragingen aan externe factoren te wijten, zoals de wijziging van de Spoorwegwet en het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS, en dat de opgelopen vertragingen misschien onterecht aan externe factoren werden geweten. Wat is daarop uw reactie?

De heer **Manfellotto**: Ik weet dat er veel settlements zijn geweest in de contractfasen en u moet me maar vergeven dat ik die niet allemaal ken. Maar volgens mij was de reden altijd wel gelijk, en overigens iets vrij normaal. Een contract wordt gesloten door twee partijen: de ene bouwt, de andere ontvangt, binnen de contractueel bepaalde tijden. De verplichtingen wederzijds zijn enorm. In dit geval had de Nederlandse regering enorme investeringen gedaan. Als de langere tijden te wijten waren geweest aan exogene factoren, dus aan externe factoren buiten ons bedrijf, is dat uiteraard een reden om de vertragingen niet aan ons toe te schrijven, met als gevolg dat we geen strafboetes hoefden te betalen.

Mevrouw **Vos**: Maar die redenen zocht u al in 2004. De inkt van het contract was net droog, en toen al zouden er externe factoren zijn die tot vertraging zouden leiden. Dat is mijn vraag. Hoe kan dat al in 2004 het geval zijn, terwijl u net het contract had getekend?

De heer **Manfellotto**: Dat is mogelijk. Ik herhaal: ik weet hier niets van, maar ik heb er wel een idee over, omdat er feitelijk uiteindelijk een akkoord is bereikt en er geen boetes zijn opgelegd. Als u me er een paar dagen voor geeft, kan ik dat overigens wel voor u nagaan. Ik heb me eigenlijk niet beziggehouden met dit verhaal van twaalf jaar geleden, maar ik kan me voorstellen dat er in 2004 al zeker kwesties rond de goedkeuring speelden. Ook hierbij speelt de competentie van de klant een rol: hij is verplicht om de goedkeuringen projectmatig binnen bepaalde termijnen te doen plaatsvinden. Omdat de eerste termijnen in 2004 van kracht werden, zijn er bepaalde zaken hoogstwaarschijnlijk niet gebeurd terwijl dat wel had moeten, waardoor bepaalde zaken weer langer gingen duren. Ik sluit dat dus niet uit, maar ik wil me het recht voorbehouden om deze episode even goed met mijn juridisch adviseurs te bekijken, omdat ik me dit oprecht niet kan herinneren en ik er ook niet uitgebreid over heb gelezen. Ik had namelijk niet verwacht dat dit soort zaken vandaag aan de orde zou komen. Ik had meer het idee dat we ons vooral zouden bezighouden met de eindfase, dus de beëindiging van het contract en zo meer.

Mevrouw **Vos**: Daar kunnen we het straks over hebben. Mijn laatste vraag aan u. We hebben het nu over vertraging. De trein is uiteindelijk vijf jaar vertraagd. Ik hoop dat u het volgende weet en hebt besproken met uw bijstand en uw voorgangers: hoeveel van die vertraging is te wijten geweest aan AnsaldoBreda?

De heer **Manfellotto**: Ik heb het daar al over gehad. Vandaag de dag kunnen we dit wel zo'n beetje bepalen. In ieder geval kon er ongeveer drie jaar en drie maanden vertraging worden toegeschreven aan het feit dat er vanwege het signaleringssysteem geen lijn beschikbaar was. Als ik me goed herinner, was dat iets meer dan drie jaar later dan de datum die in het contract stond vermeld. Zonder twijfel is de trein te laat opgeleverd, maar dat was vanwege de redenen waar we het net over hadden. Bepaalde zaken in de homologatiefase moeten zeker ook een doorslaggevende rol hebben gespeeld; ik bedoel, die tests uitvoeren, in dergelijke omstandigheden,

zonder dat er over de vereiste kennis en kunde werd beschikt ... Het is voorstelbaar dat ook zoiets de langere tijden kan verklaren in die orde van grootte. Het zou me daarom niets verbazen als, globaal gezien, een groot deel van de vertraging niet aan AnsaldoBreda zou kunnen worden toegeschreven, of zelfs helemaal niet. Ik zeg dit ook omdat alle vertragingen van, laten we zeggen, technische aard compleet in het niet vallen bij de vertragingen als gevolg van de gebrekkige beschikbaarheid van de voor de testritten benodigde infrastructuur.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus dat AnsaldoBreda geen enkel aandeel heeft gehad in de totale vertraging van vijf jaar? Het lag allemaal aan de Nederlandse en Belgische opdrachtgevers?

De heer **Manfellotto**: Even preciezer, want ook hierover moeten we bijzonder duidelijk zijn: ik heb gezegd dat de vertraging die de Nederlandse en Belgische Spoorwegen hebben veroorzaakt, een flink stuk groter is geweest dan de beperkte vertraging door AnsaldoBreda -- ik vat het nu heel kort samen -- waardoor die laatste nauwelijks van invloed is geweest op de totale vertraging.

Mevrouw **Vos**: Hoeveel is ongeveer de vertraging die is veroorzaakt door AnsaldoBreda?

De heer **Manfellotto**: Luister, dat kan ik niet weten, omdat ik daar geen uitgebreide studie naar heb gedaan. Ik zou kunnen proberen om alle stukken boven water te krijgen. Maar nogmaals, het belangrijkste lijkt mij dat de vertraging door AnsaldoBreda, als ze er al is geweest, in het totale plaatje compleet in het niet valt.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Manfellotto, in mei 2004 sluit AnsaldoBreda een contract met NSFSC, met de Nederlandse Spoorwegen, om treinen te leveren. De eerste Fyra-treinen zouden geleverd moeten worden in april 2007. U hebt zojuist gezegd dat er zeventien maanden nodig zijn voor het testen van treinen; zij moeten zeventien maanden worden getest voordat ze

in gebruik kunnen worden genomen. Had u al zeventien maanden vóór april 2007, dus eind 2005, treinen beschikbaar voor tests?

De heer **Manfello**: We hebben het nu over 2004 en toen was ik er dus nog niet. Die zeventien maanden was de tijd waarvan wij gebruik hebben moeten maken om tests uit te voeren met de ETR 1000, en dat is een andere trein. Er zal zeker rekening zijn gehouden met de met homologatie gemoeide tijd. Ik weet niet of die zeventien maanden daarvan deel uitmaakten. Waar ik wel zeker van ben, is dat het contract moest voorzien in een fasering. Maar er moest wel infrastructuur beschikbaar zijn. Het volstaat om het contract te bekijken en daarin na te gaan op welke datum die infrastructuur klaar had moeten zijn en dus hoeveel tijd er nodig zou zijn geweest. Ook al heb ik op dit moment het contract niet bij de hand, ik weet heel zeker dat de beschikbaarheidsdata van de infrastructuur zwart-op-wit staan. Hoe dan ook, als ik het me goed herinner hadden we het net met mevrouw Vos over beschikbaarheid van de infrastructuur in 2006.

De heer **Van Gerven**: Correct, in 2006 moest inderdaad de hogesnelheidslijn beschikbaar zijn voor tests. Mijn vraag was heel concreet: had AnsaldoBreda eind 2005 treinen klaar om getest te worden, dus was de Fyra toen klaar?

De heer **Manfello**: Ik weet natuurlijk niet wat men in 2004 dacht. Maar als men contracten tekent waarin een dergelijke planning staat, ga ik ervan uit dat dat het geval was. Ik kan bevestigen dat dat het geval moet zijn geweest, ook al was ik er niet bij.

De heer **Van Gerven**: Ik heb nog een andere vraag. Daarvoor baseer ik mij op het rapport van ADSE, dat zojuist werd aangestipt. Daarin staat dat er volgens de planning van AnsaldoBreda op een gegeven moment wordt getest in Velim. Die testperiode zou volgens de planning van AnsaldoBreda drie maanden duren. In de praktijk duurden die tests één jaar, dus vier keer zo lang. Weet u hoe dat zit? Kunt u verklaren hoe dat zo is gekomen?

De heer **Manfello**: Ik wist niet eens dat ze een jaar hebben geduurd. Voor onze laatste trein, de ETR 1000, zijn we voor iets vergelijkbaars vier maanden in Velim geweest. De redenen kunnen wellicht anders zijn geweest, maar ook hierover beschik ik niet over informatie. Ik kan wel informatie inwinnen over de redenen in dat jaar. Sorry, maar mijn kennis van het hele verhaal van wat er is gebeurd vóór mijn komst, gaat niet zo ver. Wat ik nu wel kan bedenken, is dat Velim best kostbaar is; dat is immers infrastructuur en daarvoor moet worden betaald. Misschien zijn er kwesties gerezen rond wijzigingen of heeft men besloten om de treinen te laten wachten, alvorens ze terug naar Italië te laten rijden en ze later weer naar Nederland te moeten brengen, totdat er ruimte beschikbaar kwam om ze te verplaatsen. Ook hier kan ik verder induiken; ik zeg dat mevrouw Van Toorenburg toe en hoop dat een van mijn collega's hier een aantekening van maakt.

De heer **Van Gerven**: We spraken zojuist over de vertraging van vijf jaar. U zegt dat u niet weet welk gedeelte is te wijten aan AnsaldoBreda, maar u hebt wel een uitgesproken mening over vertragende factoren die elders liggen, bijvoorbeeld bij degene die de trein heeft gekocht, of NSFSC, of vertragingen bij de bouw van de hogesnelheidslijn. Zou u toch eens kunnen aangeven wat volgens u precies het aandeel is geweest van AnsaldoBreda in die vertraging van vijf jaar? Wat was uw eigen aandeel daarin?

De heer **Manfello**: Laat u me even nadenken. Inderdaad is er in vergelijking met de officiële termijnen oponthoud ontstaan, maar daarmee is niet gezegd dat dat vertragingen waren. Misschien heeft men hierover nadere afspraken gemaakt, omdat het nu eenmaal geen zin heeft om dingen te gaan doen, investeringen te plegen, als er niets beschikbaar is. Iedereen zou dat zo hebben gedaan. Als je niet weet waar je met je trein naartoe moet om hem uit te proberen als hij is opgeleverd, maak je hem gewoon niet. U spreekt van vertragingen, maar ik ben daar dus niet zo zeker van. Waarschijnlijk zijn er dingen nader afgesproken om aan beide kanten kosten te voorkomen. Als ik de trein op tijd oplever, vijf jaar ervoor, moet de klant ook vijf jaar eerder voor die trein betalen. Maar zoiets heeft dan geen zin. Er

wordt voortdurend over vertraging gesproken, maar ik ben daar dus niet zo zeker van. Waarschijnlijk was men het over die dingen eens, want dat was toen gewoon het beste pad om te bewandelen. Als er geen infrastructuur beschikbaar is, heeft het geen zin om investeringen te doen en dingen neer te zetten, die ondertussen toch alleen maar gaan verouderen.

De **voorzitter**: Ik denk dat het goed is om nu even kwartiertje te pauzeren, ook om de tolken een beetje tot rust te laten komen. Ik heb uw bijstand zien schrijven. Ik vraag u om een aantal punten waar u nu geen kennis van hebt, met behulp van uw bijstand aan te vullen. Het gaat met name over de vertragingen en de planning. Dat waren onderwerpen die u niet helemaal scherp zei te hebben. Wellicht is het mogelijk dat u hierop na de pauze, na hulp van uw bijstand, terugkomt.

Het verhoor wordt van 11.06 uur tot 11.22 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijnheer Manfellotto, wij zijn de pauze ingegaan met het verzoek aan u om met aanvullende informatie terug te komen. Ik wil u daar eerst de gelegenheid toe geven. Daarna gaan we verder met de vragen.

De heer **Manfellotto**: Ik ga ervan uit dat u me dezelfde mogelijkheid zult bieden bij de onderwerpen die later nog komen. Als u niet alles duidelijk was over de vertragingen, een onderwerp dat u meermalen hebt benadrukt, kan ik u zeker een stuk sturen waarin daar wat meer over staat. Dit laat onverlet dat de drie voornaamste oorzaken voor de vertraging in feite waren: de beschikbaarheid van de lijnen, in het bijzonder vanwege ERTMS; de lange testperiode; en de herhaaldelijke verzoeken om wijzigingen, de changes, van de zijde van de klant. Ik zal u een diepgaandere, meer gedetailleerde analyse toesturen, die u wellicht van nut is.

De **voorzitter**: Prima, het is altijd nuttig als u ons informatie stuurt. Maar hebt u wel een beeld gekregen van het aandeel dat AnsaldoBreda zou kunnen hebben gehad in de totale vertraging?

De heer **Manfellotto**: Nogmaals, ik geef er de voorkeur aan om een analyse te maken en die vervolgens aan u voor te leggen. Ik moet wel blijven zeggen dat ik dit weinig relevant acht, omdat de vertraging opgelopen door exogene oorzaken zonder twijfel van veel groter belang is; echt veel belangrijker dan wat door AnsaldoBreda kan zijn veroorzaakt. Ik zeg dit nogmaals. Ik zou anders namelijk alleen maar ongefundeerde opvattingen verkondigen, ook al omdat het uiterst gecompliceerd is om alle verschillende momenten van terugval vanwege de vertragingen in de projectfase uit te splitsen. Ik ben gewend om alleen uitspraken te doen die echt ergens op zijn gebaseerd.

De **voorzitter**: Dat is prima. Wij willen inderdaad ook geen onzin horen; wij willen graag de feiten. Als u ons die feiten kunt doen toekomen, is dat prima.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Manfellotto, ik heb nog een vraag over de keuring en de certificaten. AnsaldoBreda heeft gekozen voor een typekeuring in plaats van voor een keuring van alle afzonderlijke treinen. Waarom is daarvoor gekozen?

De heer **Manfellotto**: Ik geloof niet dat er bij homologatie sprake is van veel keuzevrijheid. Homologatie is een door internationale regelgeving bepaald proces. De manier waarop de homologatie dient plaats te vinden, wordt dus precies omschreven en voorgeschreven. Men kan de instellingen kiezen waarvan gebruik wordt gemaakt bij de controle, de zogenaamde "notified bodies". Omdat het om een compleet systeem gaat, ligt het voor de hand om gebruik te maken van één certificeerder die alle specifieke certificeringsmomenten integreert, zodat de uiteindelijke homologerende instelling, het agentschap, daar zo goed mogelijk zijn oordeel op kan baseren. Zo'n keuze wordt altijd gemaakt. Met deze werkwijze hebben we niet afgeweken van wat alle bedrijven op de wereld normaliter doen bij dit soort zaken.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben begrepen dat het op basis van de Europese wet- en regelgeving voor een afzonderlijke fabrikant mogelijk is om ervoor te kiezen om alle afzonderlijke treinen te keuren, in plaats van alleen

het type. U geeft aan dat die vrijheid er niet is. Wij kennen de regelgeving en weten dat die vrijheid er wél is. Ik herhaal mijn vraag aan u: was het, wetende dat het gaat om een klein aantal treinen, wellicht verstandig om de treinen afzonderlijk te keuren?

De heer **Manfellotto**: O, het kan zijn dat ik de vraag niet goed heb begrepen. Het is niet praktisch om één certificeerder te gebruiken voor elke afzonderlijke trein. Omwille van de continuïteit, maar ook voor de informatie-uitwisseling en de relaties is het veel efficiënter om een certificeerder in te zetten voor het complete systeem. Als ik gebruik zou moeten maken van verschillende certificeerders, moet ik verschillende relaties aangaan en onderhouden, moet ik telkens opnieuw dezelfde informatie opstellen en delen. Dat vind ik absoluut niet handig; dat kost me tijd en middelen. En sowieso zijn er niet veel certificeerders of NoBo's op de wereld.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik leg mijn vraag nog een keer uit. Ik heb het niet om de mogelijkheid om te kiezen uit verschillende keuringsinstanties. Er wordt gekozen voor één notified body. Als het gaat om de wijze van certificeren, bestaat er de mogelijkheid om de afzonderlijke treinen een certificaat of keuring te geven, in plaats van alleen het prototype. Dat kan binnen de bestaande regelgeving. Als ik u dat voorhoud, wat is uw reactie daar dan op?

De heer **Manfellotto**: Eerlijk gezegd wist ik niet dat die mogelijkheid bestond, volgens mij ook omdat dit niet echt gebruikelijk is. Wij hebben de weg gekozen die iedereen bewandelt, vanwege de redenen die ik zojuist noemde. Eén enkele gesprekspartner komt het best uit voor alle partijen. Het belangrijkste is dat het een instelling is die kan beschikken over de capaciteit en de kennis en kunde, en een instelling die internationaal wordt erkend.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. U wist niet van het bestaan af, dus ik stel er geen verdere vragen over.

Eind 2011 wil HSA ervaring opdoen met de treinen. Daarvoor worden er twee treinen geleend van AnsaldoBreda. In maart 2012 wil HSA eigenlijk

verdergaan met het lenen van die treinen en de bruikleenovereenkomst verlengen, maar AnsaldoBreda staat dat niet toe. Waarom?

De heer **Manfellotto**: Allereerst vroegen zij daar niet om bij ons, maar was dit een voorstel van onze kant aan hen. Op dat moment vonden wij het beslist noodzakelijk dat zij praktijkervaring opdeden. Dat is absoluut onontbeerlijk en hangt ook samen met wat ik zonet zei. Wij waren daartegen vanwege de continuïteit; die zogenaamde "anticipated PTO" diende tenslotte te resulteren in een definitieve levering van de treinen. Wij waren daar ook tegen, omdat er inmiddels wat meer op het spel stond: een reeks eisen met betrekking tot financiële varianten en wijzigingen in het contract, die zij niet wensten te erkennen. Om die reden hebben wij gekozen voor een hardere opstelling, in een poging om de andere partij ertoe te bewegen om onze financiële claims in te willigen. Dat was onze reden.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf dus geen toestemming om met het lenen van de treinen verder te gaan, om economische of financiële redenen, maar ook om het gebrek aan informatie van HSA over de treinen?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee. Wij hadden onze werkzaamheden afgerond, dus wij vonden dat we gerechtigd waren om de treinen definitief te leveren, zoals voorzien in het contract. Het spreekt voor zich dat van een definitieve levering pas sprake kan zijn als beide partijen het eens zijn over de waarde van de trein. Ze hebben me om miljoenen varianten gevraagd, ze hebben me opgedragen om die voor elkaar te krijgen, maar vervolgens willen ze niet weten dat ik ook nog ergens recht op heb? Op basis van het contract was dit totaal niet acceptabel. Ik kan een trein niet definitief gaan leveren als er nog rekeningen openstaan. Maar zoals u weet, zijn we uiteindelijk tot een vergelijk gekomen dat eigenlijk nog verder ging, waarbij wij ons recht kregen en de varianten werden erkend.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Er waren economische redenen om dit niet toe te staan. Zoals u zelf net aangaf, wordt er een constructie verzonnen: de APTO, de anticipated preliminary take-over.

De heer **Manfellotto**: Ja, om de definitieve levering af te kunnen dwingen, zoals was voorzien in het contract.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij die APTO-overname van de treinen is er ook een lijst met openstaande punten, die nog moesten worden opgelost. Wat waren dat voor openstaande punten?

De heer **Manfellotto**: Het ging daarbij om varianten die wel relevant waren, die hadden te maken met zaken van enig belang. Laten we zeggen dat ze samenhangen met de structuur en met het systeem. Het ging ook om vrij kostbare en vrij omvangrijke varianten. Ik herinner me de details niet, maar dit was de basis voor een settlement. Volgens mij zijn we het daarover begin 2013 eens geworden.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ook wat voorbeelden van openstaande punten, of weet u dat niet meer? Zo kunnen wij er een beetje een beeld bij krijgen.

De heer **Manfellotto**: Als u me toestaat, kom ik daar graag later op terug. Ik kan u na afloop bijvoorbeeld een lijst overhandigen. Mijn geheugen is niet zo goed dat ik me al die dingen precies kan herinneren. Als ik dit uit mijn hoofd zou zeggen, lopen we het risico dat er nodeloos gedoe ontstaat en het lijkt me beter om onszelf dat te besparen.

Mevrouw **Bergkamp**: Prima. Tijdens het proefbedrijf door HSA, dat we hier de "generale repetitie zonder reizigers" hebben genoemd, treden er verschillende technische problemen op, die er ook al waren met de leentreinen en bij de APTO-constructie. U moet daarbij denken aan problemen met de deuren, met de tractie, met de aandrijving. Wie was er op dat moment verantwoordelijk voor de oplossing van die problemen?

De heer **Manfellotto**: Het spreekt voor zich dat dergelijke problemen voor rekening van de bouwer komen. Als het om constructieproblemen gaat en er in het contract in een garantieperiode is voorzien, is de constructeur de partij

die dergelijke zaken dient te herstellen. Maar ook hierbij is het noodzakelijk om een onderscheid te maken en de zaken niet op één hoop te gooien. Voordat je op een spoorlijn kunt rijden, moet je beschikken over vergunningen. Daardoor is verzekerd dat de treinen veilig zijn. Ik blijf zeggen dat de problematiek rond de trein, als daar al sprake van was, om secundaire aangelegenheden ging, om kinderziektes die voortkomen uit het feit dat zo'n trein voor de eerste keer rijdt. Ze hebben niks van doen met veiligheid, maar dienen natuurlijk wel in orde te worden gebracht. Laten we echt beseffen dat deze minimale problemen maar heel weinig moeilijkheden bij het rijden hebben opgeleverd. In feite is er een brief van de staatssecretaris, waarin deze verklaart dat de problematiek rond de trein in slechts enkele weken uit de wereld was. Hoe dan ook, als ik me goed herinner was de trein binnen vijf weken feitelijk beschikbaar en had hij bovendien de concurrentie ingehaald. En de resterende problemen zaten het rijden van de trein sowieso niet in de weg. Dit is toch typisch. Hoe dan ook kunnen er ook problemen zijn ontstaan uit de manier waarop met de trein is omgesprongen. Onervarenheid van de machinisten kan problemen opleveren. Om dit even af te maken zonder in herhaling te vervallen: het kan dus ook zo zijn dat er problemen naar boven komen en worden erkend, maar dat men er later achter moet komen dat die zijn veroorzaakt doordat er verkeerd mee is omgegaan en door onervarenheid. Laat ik een enkel voorbeeld geven. Als er een probleem is met het ERTMS-systeem en de trein daardoor tot stilstand wordt gebracht, kan de machinist de herstart van het systeem verkeerd aanpakken, omdat hij bijvoorbeeld niet op de hoogte is van de juiste procedure. In eerste instantie wordt er dan een probleem geconstateerd ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik onderbreek u, want ik kom daar straks uitgebreid op terug. Mijn vraag was als volgt. Er waren een aantal technische problemen bij de twee leentreinen en die problemen kwamen terug bij het voortijdig overnemen van de treinen en ook tijdens het proefbedrijf. Hoe loste AnsaldoBreda de problemen op met de deuren, de tractie, de aandrijving, de remmen?

De heer **Manfellotto**: Die mankementen waren terecht en tijdig geconstateerd, en ze zijn ook snel opgelost. Zulks blijkt uit de documenten, en uit het feit dat die problemen in een paar weken de wereld uit waren.

Mevrouw **Bergkamp**: U herkent de kritiek van de vervoerder dus niet, dat dit soort problemen niet snel werd opgelost?

De heer **Manfellotto**: Het gaat eigenlijk niet om wat ik zeg. Die problemen zijn gewoon verholpen; anders had die trein niet rondgereden in die periode, volgens schema en even goed inzetbaar als alle andere. Daar blijkt dat dan toch uit? Ik zeg niet dat er geen problemen zijn geweest. Ze zullen er best zijn geweest, maar ik zeg u dat ze zijn verholpen.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan nu naar 2012, de periode waarin van start wordt gegaan met de commerciële dienst. De Fyra wordt dan ingezet op het traject Amsterdam-Brussel. De vervoerder en het onderhoudsbedrijf hebben op dat moment zorgen over de betrouwbaarheid van de trein. Had u die zorgen ook?

De heer **Manfellotto**: Helemaal niet. Als dat zo was, zou er zeker zijn ingegrepen. Ik herinner eraan dat de trein vanaf september op Nederlandse grond rondreed; in december begon hij in België. Technische problemen kende hij niet meer. Wel kwamen we talloze problemen tegen toen we over de grens heen moesten en er een integratie moest plaatsvinden met ERTMS aan de Belgische kant. Die heeft tot aan het einde problemen opgeleverd, en niet alleen voor ons, maar ook voor Thalys. Volgens mij is in de brief van Mansveld duidelijk opgehelderd dat de verdragingsproblematiek voor het grootste deel kan worden toegeschreven aan dat probleem.

Mevrouw **Bergkamp**: U had dus geen zorgen voorafgaand aan de start van de commerciële dienst Amsterdam-Brussel. U zei onlangs, deze week nog, in een interview in een krant dat u de treinen eigenlijk eerst had willen repareren voordat de NS ze in de dienstregeling zou opnemen. Die uitspraak, door een krant overgenomen, klopt dus niet?

De heer **Manfellotto**: Ik heb dat artikel niet gelezen. De krant die mij heeft geïnterviewd is in ieder geval niet nauwkeurig geweest. Ik heb nooit iets gezegd of gedaan in de trant van het laten doorgaan van niet-herstelde treinen. Vanzelfsprekend waren de treinen klaar voor gebruik. Er waren problemen in de sfeer van de finetuning. Die hebben we bijtijds gerepareerd, volgens de planning. We beschikten over alle vergunningen. Wij hebben nooit -- en dat tot op de dag van vandaag -- problemen of zorgen gekend over de vraag of de trein in staat zou zijn om te voldoen aan de gestelde en voorgeschreven eisen rond beschikbaarheid, veiligheid en betrouwbaarheid. Misschien is er sprake geweest van een verkeerde interpretatie van de interviewer van de krant. Ik heb zijn versie niet gelezen. En ik ken ook geen Nederlands, dus ik ben werkelijk niet in staat om na te gaan wat er precies is opgeschreven. Maar in ieder geval kan ik u bevestigen wat ik net heb gezegd: het zou van onze kant onverantwoordelijk zijn geweest om alleen al het idee te hebben om treinen door te laten die niet perfect zouden functioneren.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Vroonhoven verklaarde dat AnsaldoBreda in die periode, dus bij de start, voor extra personeel zou zorgen, maar dat AnsaldoBreda het in die periode liet afweten. Er was bij de start onvoldoende capaciteit bij AnsaldoBreda. Klopt dat?

De heer **Manfellotto**: Ik herinner me dat ik heb gezegd dat het aantal man begeleidend personeel aan boord van de trein diende te worden uitgebreid waar dat nodig was. Als die mensen niet beschikbaar zijn geweest, verbaast dat me enorm. Ik ben ervan overtuigd, nee, ik weet zeker dat er extra personeel aanwezig was om de trein te begeleiden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat u had aangeboden dat er extra personeel zou komen als er meer personeel nodig zou zijn?

De heer **Manfellotto**: Ik moet dit preciseren, want anders lopen we het risico dat dit verkeerd wordt geïnterpreteerd en wordt uitgebuit. Wij vinden het

absoluut noodzakelijk -- al doen alle bedrijven dit wel zo -- dat er in de beginfase van de ingebruikname een technicus aanwezig is om het boordpersoneel bij allerlei problematiek te kunnen assisteren. Het gaat hierbij om een voorzorgsmaatregel; het had er niets mee te maken dat de trein defecten kende. Dit is een standaard voorzorgsmaatregel om het rijdend personeel, dat tegen moeilijkheden aan kan lopen, zeker als het over weinig ervaring beschikt, te helpen om te gaan met signalen en met verdere informatie van het onderhouds- en controlesysteem. Helaas was deze er niet bij op die ochtend in januari.

Mevrouw **Bergkamp**: HSA reed in die periode van de start van de commerciële dienst tien ritten per dag, in plaats van zestien. Er waren dus heel veel reservetreinen nodig: vier reservetreinen op drie rijdende treinen. Dus er reed een trein, hij ging de werkplaats in, hij moest gerepareerd worden en dan werd de reservetrein ingezet. Hoe verklaart u dat er zo veel reservetreinen nodig waren?

De heer **Manfellotto**: Mag ik u vragen naar welke periode u verwijst? Dat is namelijk van belang. Als dit in de eerste vier, vijf weken is gebeurd, dan is dit mogelijk. Inderdaad kende de trein in die eerste weken een paar finetuningmoeilijkheden. Maar volgens mij was de betrouwbaarheid van de trein na vijf weken zeer hoog: toen was minder dan één procent van de problemen te wijten aan AnsaldoBreda. Ik vermoed dat u het hebt over de eerste vijf weken, maar het is normaal dat er dan zoiets gebeurt. Ik heb een enorme stapel literatuur over eerste ervaringen met nieuwe treinen, die daarvan getuigt. En volgens mij heb ik dit ook gehoord van de deskundigen die deel hebben uitgemaakt van deze commissie. In de beginfase kan er gewoon sprake zijn van problemen vanwege finetuning. Ik lees dat de punctualiteit in week 50 in de orde van 79% ligt, weliswaar met wat meer uitval. Maar in de eerste weken, week 2 van 2013 dus, is de punctualiteit al gestegen tot 91%, en is er verder 3% die ook niet aan ons toe valt te schrijven. In die tijd kwam de Thalys tot 79%. En de brief waarin ik dit lees, heb ik niet zelf geschreven; het gaat om een brief van mevrouw Mansveld aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Mevrouw **Bergkamp**: Het klopt dat in die periode, vanaf week 50 naar week 1, de punctualiteit toeneemt, en ook neemt de uitval af. Om dat voor elkaar te krijgen, was echter een onevenredige en ongekende inspanning van het onderhoudsbedrijf nodig. Naast deze cijfers, hebben wij ook gegevens van NedTrain, het onderhoudsbedrijf. Dat geeft aan dat er vanaf week 52 een dubbele bezetting nodig is; daarna is er een maximale en een onevenredige inspanning nodig. In januari kon het dit simpelweg niet meer aan. Wat vindt u daarvan, als ik het feit dat het onderhoudsbedrijf het bijna niet aankon om de Fyra-treinen te onderhouden, tegenover uw verhaal plaats?

De heer **Manfellotto**: Dit is precies het tegenovergestelde van wat Mansveld mij heeft geschreven. Men was erg tevreden met hoe de trein presteerde, zijn punctualiteit nam tot ieders grote tevredenheid toe. Zij nodigde ons uit om een groter aantal treinen te leveren, omdat men heel tevreden was. Ik heb nooit iets gehoord van die ontevredenheid, die bovendien pas in de laatste weken ontstond, nog afgezien van de verzoeken van daarvoor om met ons samen te werken. Ik refereerde al aan de ontmoeting van ongeveer een jaar daarvoor. Daarna heb ik hen nooit meer gezien. Dat was weer typisch zo'n geval van geen verantwoordelijkheid voelen en nemen bij een dergelijke problematiek. Het is werkelijk ongelooflijk. Je kunt niet én opschrijven dat het goed gaat met de trein én twee jaar later stellen dat hij zulke grote en hardnekkige problemen had dat je er zo veel achter de hand moest houden. 95% inzetbaarheid wil zeggen dat er 5 op de 100 treinen niet-inzetbaar zijn. In het geval van 10 treinen hebben we het daarbij dus over minder dan één trein per dag. Het verhaal over al die reservetreinen lijkt me compleet in tegenspraak met wat de staatssecretaris zei.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik gaf net aan dat uw cijfers over betrouwbaarheid en uitval klopten; die staan ook in de brief van de staatssecretaris. Ik vraag u iets over de andere kant van het verhaal. Er moest op dat moment een enorme inspanning door het onderhoudsbedrijf worden geleverd om alles voor elkaar te krijgen. Dat begon in december met een dubbele bezetting. Daarna was er een maximale bezetting nodig. In januari lukte het helemaal

niet meer. Als ik u dit verhaal voorleg, herkent u dan dat ook dat in die periode speelde, of herkent u het helemaal niet?

De heer **Manfellotto**: Dit verbaast me, ten eerste omdat ik nooit contact heb gehad met NedTrain, dus deze klacht heeft mij nooit bereikt. Ik weet ook niet hoeveel extra personele inspanning er van de kant van NedTrain is geweest, want ik had kunnen helpen. Ik krijg zo het idee dat het aantal daarvoor benodigde mensen groot is. Maar als ik een inschatting maak op basis van wat ik heb gezien van het alledaagse onderhoud dat ze aan de treinen hadden verricht nadat die in hun handen waren gekomen, is mijn indruk dat die werkzaamheden er nauwelijks zijn geweest. Ik weet wel dat we hier zo op terugkomen en sorry dat ik zo fel ben, maar de treinen die 's ochtends uitreden verkeerden in termen van dagelijks onderhoud in een werkelijk onacceptabele toestand. Ik reis zeer regelmatig met uw treinen, want ik houd enorm van dit land. De toestand waarin deze treinen -- dus niet die van ons, maar die van de Spoorwegen -- rondrijden, is absoluut niet volgens de normen, en zowel in nationaal als in internationaal opzicht onaanvaardbaar. Ik vind het vervelend dat ik zo kritisch moet zijn, maar ik denk op deze manier als deskundige een bijdrage aan uw discussie te kunnen leveren.

Mevrouw **Bergkamp**: U had eind december 2012 dus de indruk dat de NS tevreden was over de eerste prestaties van de Fyra op het traject Amsterdam-Brussel?

De heer **Manfellotto**: Ik was heel tevreden. Ik stond op het punt om met mijn communicatieafdelingen zelfstandig een onderzoek op te zetten naar de belangstelling, omdat ik het idee kreeg dat men tevreden was en dat veel mensen de Thalys links lieten liggen en onze treinen namen omdat men die veel comfortabeler en voordeliger vond. Het is u bekend dat dergelijke berichten langs vele kanalen tot ons kwamen. Wij waren dus niet slechts tevreden, wij waren zéér tevreden. Het leek erop dat we alle problemen en moeilijkheden uit de aanvangsperiode, die er altijd wel zijn, hadden overwonnen en dat we erop konden vertrouwen dat alles na slechts drie of vier maanden naar behoren zou gaan lopen. En ik ben ervan overtuigd dat

het zo was blijven gaan als die gebeurtenis in januari niet had plaatsgevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog een vraag over het onderhoud van de trein. U gaf net aan dat u geen contact had met NedTrain, het onderhoudsbedrijf, maar u hebt wel felle kritiek op de wijze waarop de treinen werden onderhouden. Waarop is die gebaseerd?

De heer **Manfellotto**: Na het befaamde incident in januari hebben we -- en dat is vast opgevallen -- een taskforce samengesteld om een oplossing voor het probleem te vinden. Het verzoek aan ons was om de treinen weer in de dienstregeling te laten opnemen nadat we de kleine defecten hadden gerepareerd die werden geacht het functioneren van de trein niet in de weg te zitten. We zullen het daar ongetwijfeld later over hebben. We kregen daardoor de gelegenheid om na te gaan wat de staat van de treinen was die NedTrain inmiddels in handen had. Wij hebben kunnen vaststellen dat het onderhoud bijna nihil was geweest. Ik kan me een voorbeeld herinneren. Er was herhaaldelijk kritiek op de accu's. Het is werkelijk te triviaal voor woorden, maar als men geen onderhoud pleegt aan de accu's en nalaat om water aan te vullen, gaat er vroeg of laat iets fout. En als treinen een paar dagen stilstaan, moet er een plan voorhanden zijn voor als ze weer in bedrijf worden genomen, waarin goed wordt gezorgd voor alle bewegende delen. Maar van dergelijk onderhoud is er ook geen sprake geweest. Ik baseer me nu, zoals altijd, op feitelijke gegevens; we hebben toen de staat van de treinen kunnen inspecteren.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw oordeel over het onderhoud is gebaseerd op uw ervaringen na de problemen die ontstonden door de sneeuw, toen er naar de trein werd gekeken. Maar laten we teruggaan naar december 2012. U zei dat u tevreden was met hoe de treinen het deden, maar had u ook de indruk dat de reizigers tevreden waren en ook dat de NS tevreden was?

De heer **Manfellotto**: Ja, absoluut. Er is een belangrijke brief en er zijn evaluaties. Ik meen dat er ook nog objectieve data voorhanden zijn over het

aantal personen dat met de Fyra-trein reed en dat dat aantal goeddeels afkomstig was van de Thalys.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar de periode waarin de winterproblemen gaan spelen. U hebt daar net al het een en ander over gezegd. Half januari 2013 gaat het sneeuwen. In de koopovereenkomst is bepaald dat de Fyra in alle Nederlandse weersomstandigheden moet kunnen functioneren. Wat betekent die bepaling voor u?

De heer **Manfellotto**: Die betekent dat de trein volgens het contract moet kunnen rijden in de weersgesteldheden van dit land, inclusief de kritieke zoals sneeuwval, maar vanzelfsprekend volgens de nationaal en internationaal voorgeschreven regels. Een en ander komt normaal gesproken neer op internationale richtlijnen, die hun uitwerking en praktische toepassing vinden op het niveau van de afzonderlijke landen en de afzonderlijke trajecten. Voor bepaalde meteorologische omstandigheden, in het bijzonder sneeuw en ijs, is er regelgeving die de spoorwegmaatschappij bepaalde handelwijzen voorschrijft, en als ze in dergelijke omstandigheden moet opereren, moet ze die hanteren. Voor sneeuwval is voorgeschreven: schoonvegen; cleaning als de trein buiten staat; de-icing omdat er sprake kan zijn van ijsvorming; een aanmerkelijke reductie van de snelheid tot 160 of 140 km/u of zelfs 120 km/u, afhankelijk van de lijn, als de omstandigheden daarom vragen. In sommige landen moet een veegtrein 's morgens verplicht het spoor sneeuwvrij maken. Verder moet er sprake zijn van verhoogde attentie en moet er voortdurend informatie worden verschaft over de omstandigheden. Deze trein moest aan genoemde omstandigheden het hoofd kunnen bieden, maar daarbij wel vooropgesteld dat aan al deze vereisten werd voldaan. Laat ik nu op een andere vraag vooruitlopen: heb ik getest hoe de trein zich gedraagt in het geval van ijs? Daarop is mijn antwoord: nee, daarin is niet voorzien. De samenstellende delen zijn wel onderworpen aan hitte-en-koudetests. Er bestaan laboratoria, bijvoorbeeld in Wenen en daarvan hebben wij gebruikgemaakt, die nagaan of de apparatuur ook functioneert bij extreme, hetzij hoge hetzij lage, temperaturen. Wij hebben die tests dus laten doen. Maar er zijn geen tests voor het rijden van

een trein bij, laten we zeggen 20 graden onder nul met 30 centimeter sneeuw. Daar bestaat ook geen regelgeving voor.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: volgens de koopovereenkomst moet de Fyra in alle weersomstandigheden in Nederland kunnen rijden. U verbindt daar wel een aantal voorwaarden aan: het is belangrijk hoe de machinist rijdt; het onderhoud en de de-icing zijn belangrijk; het is belangrijk om op de snelheid te letten. Staan dergelijke voorwaarden ook in de handleiding bij de trein of zijn dit meer algemene dingen waarop een operator moet letten?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee, dit zijn de meer algemeen geldende regels. Er bestaat geschreven regelgeving. Normaliter gelden er voorgeschreven procedures die alle spoorwegen hanteren, al kunnen ze van land tot land verschillen. Maar dat zijn heel duidelijke regels en ze dienen zowel door de voor de infrastructuur verantwoordelijke partij, in dit geval de spoorwegen, als door de operator te worden toegepast. Er zijn landen met meer en minder extreme omstandigheden waarin spoorwissels zijn voorzien van verwarmingsinstallaties, die kunnen worden aangezet om te voorkomen dat ze dienst gaan weigeren.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment ontstaan er tijdens de winterperiode, de sneeuwperiode, problemen met de Fyra: problemen met de deuren, de uitschuiftreden; ijsaanzetting; problemen aan de onderkant van de trein, die ook beschadigd raakt. Op 15 januari wordt er ontdekt dat er een afdekplaat vanonder de trein is gevallen. Hoe verklaart u die problemen?

De heer **Manfellotto**: Laten we de zaken wel in de juiste volgorde behandelen. We moeten er dan mee beginnen dat een trein, als het koud is, het tegen ijs niet in zijn eentje redt. Als er geen de-icingwerkzaamheden plaatsvinden en er ijs, dat zoals bekend niet echt meegeeft, tussen een opstaptreetje terechtkomt, wordt een naar voren en achter bewegend trapje geblokkeerd. Dat is typisch een kwestie van onderhoud. Maar al met al is dit weinig relevant. Als we het befaamde afdekrooster te berde brengen, zijn we aanbeland bij de episode die uitmondde in de complete beëindiging zoals u

weet; of tenminste, die lag daaraan ten grondslag, alles is daaruit voortgekomen. Toch vond dit alles plaats drie of vier dagen ná de brief waarin de staatssecretaris haar tevredenheid uitte. Dat is van groot belang. Op die bewuste dag reed de trein vroeg in de ochtend uit, maar ongelooflijk genoeg zonder dat er een van de precies voor die gevallen voorgeschreven procedures was nageleefd. En zulks ook compleet in tegenstelling tot hoe het met de andere treinen is gegaan. Wij hebben namelijk duidelijke aanwijzingen dat bij de andere treinen, bijvoorbeeld de Thalys, die snelheidsreductie wel is toegepast, waarschijnlijk evenals de de-icing. Maar niet alleen is de regelgeving niet toegepast op die trein; hij ging ook uitgerekend met 250 km/u rondrijden, de snelheid die was voorzien. Gelukkig beschikken moderne treinen over een soort zelfbescherming, dus bij een voldoende hoge snelheid ging er in de trein een alarmsignaal af. Dit alarmsignaal leidde ertoe dat de trein automatisch direct tot stilstand kwam, buiten de beslissingsmogelijkheid van de machinist om. Dat is van belang. Zoiets gebeurt altijd, zonder uitzondering. Het veiligheidssysteem aan boord detecteert dat de wielen door de aanwezigheid van ijs aan het slippen zijn, en dat is een situatie waarin de veiligheid niet kan worden gegarandeerd. Om terug te keren naar de optimaal veilige snelheid, remt de trein af. De machinist had daar op dat moment acht op moeten slaan en had daarna weer op de normale wijze moeten doorrijden; dus de snelheid reduceren of in ieder geval contact opnemen met de centrale voor instructies. De machinist daarentegen was kennelijk niet tevreden en is weer met dezelfde snelheid gaan rijden. De trein heeft daarop voor de tweede maal dat noodremsysteem in werking gezet. De machinist noch degene van de centrale die de treinen begeleidt, heeft beseft dat dit risico bestond, dus voor een derde maal is er exact hetzelfde gebeurd.

De woorden die ik nu zeg, zijn terug te horen in een zwarte doos. Als u daar interesse voor hebt, heb ik een beter te volgen versie van dit gedeelte uit de zwarte doos voor u. De trein heeft zich dus -- om het zo te zeggen -- meermalen verzet, maar daarop is geen acht geslagen. Zulk gedrag is beslist gevaarlijk en compleet onverantwoord, en het was ook de oorzaak van het losraken van dat afdekrooster. Die sneeuwophopingen, die later tot ijsklonten waren bevroren, hebben bij een dergelijke hoge snelheid tegen de onderkant

van de trein geslagen, waardoor een van de beschermingsconstructies heeft kunnen losraken. Het spreekt voor zich dat zoiets niet mag gebeuren, maar je moet er gewoon voor zorgen dat zo'n situatie niet kan ontstaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft aan dat de trein drie keer is afgeremd door het beveiligingssysteem EMTRS, dat de betreffende machinist ondanks de ERTMS-waarschuwingen 250 km/u heeft gereden en dat de sneeuwaanzetting heeft geleid tot het losraken van de plaat. De trein waar u het over hebt, die drie keer is afgeremd, is niet de bewuste trein waarvan het afdekrooster aan de onderkant af is gevallen. Wij hebben natuurlijk ook goed gekeken en alle informatie bestudeerd. Het verhaal dat u vertelt over het remmen, over ERTMS, gaat dus over een andere trein; niet over de trein waar het afdekrooster af is gevallen.

De heer **Manfellotto**: Dit was een voorbeeld een verschijnsel dat we hebben vastgesteld: in dat soort omstandigheden noopt opgehoopt ijs alle treinen om langzamer te gaan rijden. Ik weet niet om welke trein het precies ging, want het is me niet gegeven om al hun nummers exact te onthouden. Ik beschik dus niet over alle elementen, maar het ligt voor de hand dat dit alles is veroorzaakt door de manier waarop is omgegaan met de de-icing, in combinatie met de snelheid. Dit is meer dan duidelijk, want wij hebben snel onderzoek laten verrichten naar alle mogelijke scenario's. We hebben een bedrijf in de arm genomen om hier onderzoek naar te doen. Dat vond een week later de oplossing. Het heeft compleet bevestigd, als dat al nodig was, dat het fenomeen viel toe te schrijven aan de snelheid. Het maakt weinig uit of het daarbij gaat om die trein in het bijzonder of een andere. Bij sneeuw moet je nu eenmaal met de benodigde behoedzaamheid handelen. Dat gebeurt in vele landen, en in vele landen wordt de snelheid nog verder teruggebracht. Volgens mij is er in die periode in dergelijke omstandigheden een trein in Japan zelfs ontspoord.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ging mij om een feitelijke onjuistheid in het verhaal dat u net vertelde, namelijk dat van de trein die drie keer was afgeremd door het beveiligingssysteem, het afdekrooster af zou zijn gevallen. Uit ons

onderzoek blijkt dat het ging om een andere trein. Ik houd u dit nu voor. Was u ervan op de hoogte dat uw verhaal niet klopte, dat het afdekrooster van een andere trein af is gevallen?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee. Ik neem daar kennis van, maar een afdekrooster gaat niet zomaar los van een trein; er moet iets zijn wat dat bewerkstelligt. Natuurlijk beschikken wij over aanwijzingen. De trein is drie keer stilgezet. We weten natuurlijk niet alles over alle treinen, maar we zouden de zaken zeker kunnen reconstrueren en kunnen nagaan of andere treinen gevolgen hebben ondergaan van dergelijk afremmen. Vaststaat in ieder geval dat het die dagen had gesneeuwd. De vraag om welke trein het precies ging, is voor mij weinig relevant. Er was sprake van bijzondere omstandigheden waar men op een bijzondere manier mee had moeten omgaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor de grote problemen met de treinen -- en een afdekrooster dat eraf valt is natuurlijk een groot veiligheidsissue -- noemt u dus als verklaring dat er geen sprake was geweest van de-icing en dat er te hard was gereden. Dat zijn volgens u twee verklaringen voor het ontstaan van de problemen met de trein waarover we het net hadden, waar het afdekrooster van af is gevallen.

De heer **Manfellotto**: Zeker. Het gaat om de toepassing van de veiligheidsnormen die gelden voor dit soort gevallen. Mijn vermoeden is dat dit soort verschijnselen zich niet alleen hier voordeden. Ik meen ergens te hebben gelezen dat een trein van Bombardier in diezelfde tijd een grill aan de voorkant is kwijtgeraakt. Het spreekt voor zich dat dit soort dingen gebeuren in bepaalde omstandigheden, en dat men in zo'n geval de omstandigheden daarvoor heeft gecreëerd. Nogmaals: je dient dan de regels op te volgen. Het is zonneklaar dat daarvan geen sprake is geweest. Aan de andere kant hadden deze treinen 300.000 km afgelegd in niet-sneeuwcondities, zonder dat er iets dergelijks was gebeurd.

Mevrouw **Bergkamp**: In die periode reed de Thalys 300 km/u en daar was niets mee aan de hand. Hoe kan dat dan?

De heer **Manfellotto**: Ik heb dat niet zo begrepen. Wat ik wel heb begrepen, is dat bij Thalys de snelheid was teruggebracht. En volgens mij kan ik ook stukken overleggen waar dat uit blijkt. Dat was trouwens een van de zaken die nog de meeste verontwaardiging bij me opriep, namelijk dat niet alleen bij de Thalys maar ook bij de andere treinen die regels wel strikt werden opgevolgd, terwijl deze operator dat niet heeft gedaan en daar misschien niet eens weet van had.

Mevrouw **Bergkamp**: De snelheidsbeperking voor de Thalys was pas vanaf de 20ste. Dus vóór die periode reed de Thalys gewoon 300 km/u, en er was niets aan de hand. Hoe verklaart u dat?

De heer **Manfellotto**: Ik herhaal: ik heb begrepen dat er juist sprake is geweest van het tegenovergestelde. Het feit alleen al dat men over de datum beschikt, vind ik vreemd; dat er een datum is, de 20ste, waarop men de snelheid zou moeten terugbrengen. Dat is ook een veiligheidsaspect: in mijn optiek wordt een besluit om de snelheid te verlagen, pas genomen als er daadwerkelijk van omstandigheden als sneeuwval sprake is. Dus: als het op de 20ste sneeuwt, moet er op die dag langzamer worden gereden. Uit mijn informatie heb ik begrepen dat de Thalys toen met een gereduceerde snelheid rondreed.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens onze gegevens reed de Thalys in die dagen, en ook in de periode waarin het afdekrooster van de Fyra viel -- dat werd op de 15de ontdekt -- gewoon 300 km/u.

In die periode hebt u bij de problemen die er waren, wel ondersteuning geboden. Hoe zag de ondersteuning van AnsaldoBreda eruit, om die problemen op te lossen?

De heer **Manfellotto**: Ik weet niet of wat ik nu ga zeggen hiermee te maken heeft, maar in feite is het zo gegaan. Er is dus dat incident. Niet lang daarna,

binnen een week, hebben wij aangeboden om na te gaan wat er was gebeurd en wat de oorzaak daarvan kon zijn geweest. Daarvoor hebben we een deskundig bedrijf in de arm genomen. De resultaten daarvan hebben we doorgegeven; ze bevestigden dat ijsvorming de enig mogelijke oorzaak was geweest. We hebben daarna voorgesteld om deze roosters aan de onderkant steviger te maken. Ik kan me herinneren dat in het rapport stond dat dat niet echt nodig was, maar dat het wel een oplossing kon zijn voor eventueel ander verkeerd gebruik in de toekomst. Omdat de klant ons vroeg om dit te doen in de fase waarin we besluiten namen over het retrofittingplan -- dat overigens nooit is verwezenlijkt -- hebben we dat daarin ondergebracht. We wezen erop dat dat niet echt nodig was, maar omdat de klant aandrong, hebben we toegegeven, vooral omdat we wilden doorgaan en de problematiek definitief uit de wereld wilden hebben. Ik heb het hierbij over de problemen rond het contract.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik probeer precies te begrijpen hoe het feitelijk zit. U kwam zelf met een oplossing voor dat afdekrooster; het is dus niet dat de klant aan u vroeg om met een oplossing te komen?

De heer **Manfellotto**: Ik herhaal, wij probeerden met dit onderzoek te begrijpen wat de oorzaak was geweest. We hebben onze deskundige adviseur gevraagd hoe hier het best mee kon worden omgaan, ingeval zich onverhoopt dezelfde omstandigheden zouden voordoen en men de snelheid wederom niet zou verlagen. Hij stelde ons voor om die platen dikker te maken, ook al was dat niet strikt nodig. De klant drong daar met klem op aan en wij hebben erin toegestemd om dat te gaan doen, tegelijk met alle overbekende wijzigingen en finetuning die deel uitmaakten van het herstelplan, waarover we ongetwijfeld hierna zullen praten.

Mevrouw **Bergkamp**: Viel dit onder de garantie van de trein of viel het daarbuiten?

De heer **Manfellotto**: Wij hadden ons eraan gecommitteerd om dit op eigen kosten te doen. Het maakte deel uit van dat zeventien maandenplan, dus over financiële consequenties hebben we het niet eens gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel samen. U geeft aan dat de Fyra voldeed aan de koopovereenkomst met betrekking tot het rijden in winterse omstandigheden. U geeft aan dat er niet is gekozen voor de-icing, een onderhoudsmethode. De machinist heeft te hard gereden, wat heeft geleid tot het losraken van het afdekrooster en beschadigingen aan de onderkant. U hebt zelf een onderzoek laten uitvoeren. U bent met een advies gekomen om de zaak te versterken. De klant heeft daarvan gezegd: dat gaan we doen, als onderdeel van de retrofit. Wat u betreft viel dat onder de garantie, zodat de klant daarvoor niets extra's hoefde te betalen.

De heer **Elias**: Voor alle zekerheid heb ik nog één vraag over dat laatste punt. In uw ogen zouden de problemen met het afdekrooster zich dus niet hebben voorgedaan als HSA wel de juiste maatregelen tegen de sneeuw had genomen?

De heer **Manfellotto**: Juist. Als ze de regels voor het rijden in sneeuwomstandigheden had opgevolgd, had dit probleem zich inderdaad niet voorgedaan.

De heer **Elias**: In uw ogen moet dat ook verklaren waarom die Thalys op de 15de en 16de januari wel gewoon wel 300 km/u kon rijden?

De heer **Manfellotto**: Nee. Voor zover ik weet, heeft de Thalys niet 300 km/u gereden. Ik heb in die dagen doorgekregen dat ook de Thalys zijn snelheid had teruggebracht. Ik neem daarom kennis van uw informatie, maar ik had daar geen weet van.

De heer **Elias**: Bij mijn weten was pas vanaf 22 januari de situatie ingetreden dat de Thalys langzamer ging rijden.

De heer **Manfellotto**: Dat hoor ik nu, maar uit de informatie die wij direct de dagen erna hebben gekregen, heb ik precies het tegenovergestelde begrepen. Ik weet niet wat ik u verder moet zeggen. Ik zal de bron van die informatie nog nagaan, maar volgens mij is die informatie consistent. Ik ben hier ook erg nieuwsgierig naar geworden, want ik had dit niet eerder gehoord.

De heer **Elias**: U zei daarnet tegen collega Vos dat de NS in Nederland treinen laat rondrijden die niet voldoen aan de nationale en internationale normen. U zei daar zelf bij dat dit heel felle kritiek op de NS is. Kunt u die kritiek van feiten voorzien?

De heer **Manfellotto**: U moet dit even anders zeggen, want ik heb deze vraag niet begrepen.

De heer **Elias**: Voordat we het over de winterproblemen hadden, zei u: de NS laat treinen rondrijden in Nederland die niet voldoen aan de nationale en internationale normen. Ik heb dat even opgeschreven. U zei daarbij: ik uit nu heel felle kritiek op de NS. Mijn vraag aan u: kunt u die met feiten onderbouwen?

De heer **Manfellotto**: Neem me niet kwalijk als u "normen" hebt begrepen, maar eigenlijk had ik het over internationale standaarden. Ik zou me dergelijke kritiek niet veroorloven als ik niet over de kennis beschikte, of liever gezegd over objectieve gegevens. Ik reis door heel Europa, ik ken de internationaal geldende standaarden voor onderhoud en schoonmaak en ik ondervond dat het niveau niet overeenkwam met de standaarden in andere landen van Europa.

De heer **Elias**: De Nederlandse standaard ligt dus lager dan wat in Europa gebruikelijk is?

De heer **Manfellotto**: Ja, kennelijk; in ieder geval vergeleken met landen die je als vergelijkbaar zou kunnen beschouwen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Manfellotto, op 17 januari besloot de NS om de Fyra van het spoor te halen. Kwam dat besluit voor u onverwacht?

De heer **Manfellotto**: Absoluut. Ja absoluut, want ik had het idee dat de ernst van de problemen adequaat zou kunnen worden ingeschat, natuurlijk met inachtneming van alle hiervoor geldende normen; en dat we de oorzaken konden uitleggen en de treinen daarna weer konden laten rijden, met zorgvuldige inachtneming van alle voorzorgsmaatregelen. Ik had dit dus werkelijk niet verwacht.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 24 januari 2013 stelde NSFSC u in gebreke en sommeerde zij u om de problemen binnen drie maanden op te lossen. Wat was uw reactie daarop?

De heer **Manfellotto**: Allereerst moest ik te weten komen of reparatiewerkzaamheden binnen de garantie en binnen het kader van alles wat met betrekking tot de resterende problematiek daarover was gedeeld en onderschreven, niet meer konden volstaan, en of ze wilden dat alle treinen zouden worden gefinetuned en zodoende perfect in orde werden gebracht. Ik probeerde om zo snel mogelijk de beste oplossing te vinden, evenals een manier om het eens te kunnen worden over de termijnen waarbinnen de treinen weer in bedrijf konden worden genomen, om zodoende onze dienstverlening te kunnen continueren. We kwamen op dat moment met de Nederlandse Spoorwegen overeen om teams samen te stellen die de problematiek moesten gaan aanpakken. Die stelden een plan van aanpak op van alle noodzakelijke werkzaamheden. Op deze wijze werd er nog steeds gevolg gegeven aan wat in het contract was bepaald.

Naar mijn mening werden de zaken toentertijd goed aangepakt. Wij kregen voor de eerste keer te maken met teams die op verschillende gebieden competent waren, al was hun benadering wel erg technisch en hadden ook zij weinig kennis van de trein, mede omdat ze er voor de eerste keer mee werkten. Gezamenlijk bepaalden we een reeks items die in orde moesten worden gebracht. We maakten er een lijst van en ordenden ze naar gelang

hun prioriteit en onze verwachtingen. In samenspraak met deze teams stelden we een plan van aanpak op om de treinen te perfectioneren, waarmee met onmiddellijke ingang moest worden begonnen en dat binnen een bepaalde termijn moest worden afgerond.

Als ik het me goed herinner, voorzag de planning erin dat alle treinen definitief in orde zouden worden gebracht, te beginnen met zes treinen vanaf maand 6, en dat alle werkzaamheden aan alle negentien treinen binnen veertien maanden zouden zijn afgerond, ook al was een aantal ervan nog niet eens geleverd. Over de technische aspecten waren we het absoluut eens. Vlak voordat dit voorstel officieel werd voorgelegd, werd ons gevraagd om van die veertien maanden zeventien maanden te maken, omdat men de mening was toegedaan dat de planning die wij hadden opgesteld, wat te gretig was en niet zo geloofwaardig. Het kwam er allemaal op neer dat er vanaf juni zes maanden golden voor de eerste zes voertuigen, dus tot december, en dat acht maanden daarna, dus in augustus, de complete vloot diende te worden opgeleverd. Men stelde ons dus die zeventien maanden voor, en in plaats van in augustus zouden alle activiteiten in november 2014 moeten zijn afgerond. Maar goed, nadat wij ons plan van aanpak hadden overhandigd, besloot de heer Descheemaecker tot de beëindiging; en wel via een persconferentie en niet op een of andere formele wijze.

Mevrouw **Bergkamp**: U vertelt heel veel, dus ik ga het even samenvatten. U hebt in één keer een aantal vragen beantwoord. Dat de NS besloot om met de Fyra te stoppen, was voor u echt onverwacht. In die periode bent u gaan samenwerken om tot een oplossing te komen. U typeert die periode tussen januari en mei als een betere periode van samenwerking, waarin er meer deskundige mensen kwamen werken. U kwam met een plan om binnen ongeveer veertien maanden de problemen met de treinen op te lossen, maar de NS vond dat niet realistisch en wilde er zeventien maanden van maken. Klopt mijn samenvatting tot zover?

De heer **Manfellotto**: Exact.

Mevrouw **Bergkamp**: Zat in die zeventien maanden ook het opnieuw certificeren en toelaten van de treinen, of was het exclusief dat?

De heer **Manfellotto**: De homologatie had natuurlijk al plaatsgevonden, dus dat was allemaal niet meer nodig. Zoals u weet beschikten we al over de toestemming om te rijden met de nieuwe treinen die waren geleverd, dus we hoefden geen enkel homologatieproces meer door, ook omdat de te verrichten werkzaamheden niets met homologatie van doen hadden: die kwamen neer op finetuning, kleine resterende zaken rechtzetten, de puntjes op de i.

Mevrouw **Bergkamp**: De trein is gecertificeerd en toegelaten. De commerciële dienst is gestart. Vervolgens krijg je de sneeuwproblemen. Daarna duurt het nog veertien à zeventien maanden om de treinen klaar te krijgen om weer te gaan rijden. Wat vindt u daar nou van? Is dat niet een heel lange periode? De treinen hebben vijf jaar vertraging gekend, de certificering en toelating zijn geweest. Is het niet wat lang om daarna nog veertien à zeventien maanden aan die treinen te sleutelen, dus de retrofit te doen plaatsvinden, voordat ze weer kunnen rijden? Hoe kijkt u daarnaar?

De heer **Manfellotto**: Daarvan was volgens mij absoluut geen sprake. Er worden nu wel veel dingen door elkaar gehaald. Ik wil u er allereerst aan herinneren dat we op dat moment negen treinen hadden geleverd en dat we er negentien moesten leveren. De tijd die was gemoeid met het leveren van de resterende treinen moet dus bij die maanden worden betrokken. Ze waren klaar, ze stonden te wachten, maar natuurlijk moesten alle zogenaamde "specifieke certificeringen" nog plaatsvinden: elke trein moest worden gecontroleerd door de klant et cetera. Verder was er tijd bij gekomen vanwege het verzoek om die afrondende reparatiewerkzaamheden. Dat had ik niet verwacht en ik vond dit ook overbodig, omdat die natuurlijk hadden kunnen plaatsvinden binnen de garantieperiode. Ik was dus van mening dat we prima verder konden gaan volgens de contractuele bepalingen die we waren overeengekomen, maar goed. We leverden de treinen af terwijl er weer treinen terugkwamen, en de herstel- en verbeterreparaties werden

verricht zoals dat normaal ook altijd gebeurt. Nogmaals, volgens mij had ook de Thalys erg veel maanden nodig voordat alle puntjes op de i waren gezet; dit zijn vergelijkbare treinen en ze hebben allemaal dit soort problemen. Maar wij hadden om te gaan met die fixatie om in een vroeger stadium alles perfect in orde te willen hebben.

Maar als je alles optelt, die laatste werkzaamheden, de treinen die nog moesten worden geleverd, kom je uit op die hoeveelheid tijd. En als je er verder over nadenkt: wij hebben gevraagd om zes maanden voor het in orde brengen van zes treinen, in de staat die men van ons had gevraagd. Het valt dus allemaal goed samen. Het spreekt voor zich dat je altijd de wensen van de klant volgt. Mijn persoonlijke mening is dat er met dat opschorten een grote fout is gemaakt. We hadden namelijk prima verder kunnen rijden. In dat geval hadden we vandaag ook deze discussie niet gehad; dan was vermoedelijk iedereen tevreden geweest met een vloot die goed en waarschijnlijk zonder problemen functioneerde.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft aan dat die veertien à zeventien maanden die nodig zijn voor het aanpassen van de treinen, de retrofit, finetuning betreft. Het was niet nodig om die treinen allemaal uit de roulatie te halen; de treinen hadden kunnen blijven rijden en de treinen hadden kunnen worden aangepast. Vat ik het zo goed samen?

De heer **Manfellotto**: Er speelde meer dan dat, dus ik voeg nog één ding toe. Wat u zei, is helemaal correct, en het was ook wat de spoorwegen dachten en hebben opgeschreven. In de brief van Mansveld, volgens mij van 14 januari, staat dat de resterende problematiek gemakkelijk kon worden hersteld binnen de garantieperiode. Men had dus al vastgesteld dat dit problemen van mindere orde waren. We hebben dus tijd verspeeld en kansen voorbij laten gaan. En nu zitten we hierover te soebatten, en wel in een totaal andere situatie. Het heeft zo allemaal stukken vernietigender kunnen uitpakken, met als resultaat dat er een fikse investering is gedaan, dat men daar niks voor heeft teruggekregen en vooral dat de burgers van Nederland en België nu niet kunnen beschikken over dit systeem, terwijl ze er wel een smak geld voor hebben betaald.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat het evengoed goede treinen zijn, ook als je veertien à zeventien maanden nodig hebt om ze te finetunen? De commissie vraagt zich dat natuurlijk af, als er na zo'n lange periode toch nog wat aan die treinen moet worden gedaan. Zegt u hiermee dat de treinen eigenlijk nog niet goed genoeg waren, als er nog veertien à zeventien maanden moet worden gefinetuned en ze ook nog een retrofit moeten krijgen?

De heer **Manfellotto**: We moeten de zaken even preciseren, want ik zou niet willen dat er misverstanden ontstaan. Op het moment van de blokkade hadden we negen treinen geleverd. Er was sowieso nog tijd nodig om die andere tien te leveren, iets wat hoe dan ook een paar van die veertien maanden had gekost. Ons werd gevraagd om al die treinen te finetunen. Maar je hebt nu eenmaal een beperkte hoeveelheid ruimte om aan die treinen te kunnen sleutelen. We kunnen niet zestien treinen tegelijkertijd behandelen, daar hebben we gewoon de ruimte niet voor. We hebben er daarom voor gekozen om ze na elkaar te doen. Maar naar mijn mening was dit een onzinnig besluit, juist omdat de treinen ondanks die problemen gewoon goed en punctueel functioneerden. Dat besluit kwam voort uit een fixatie; men had eenmaal een standpunt ingenomen, en dat pakte compleet verkeerd uit. Jullie hadden immers hoe dan ook die negen treinen kunnen krijgen, en daarna elf, twaalf et cetera, en dat in een periode van waarschijnlijk een à anderhalf jaar; en geloof u me, zoiets is normaal. Daarmee zou de gehele problematiek zijn opgelost, ook omdat er in die lijst volslagen absurde trivialiteiten stonden. Maar goed, die in orde brengen kost ook allemaal tijd, terwijl ze het rijden van die treinen geen strobreed in de weg legden en al helemaal niet de veiligheid in het geding brachten. Ik begrijp dat dit een wat ingewikkeld onderwerp is, maar laat uiteindelijk de feiten voor zich spreken: men stelt op een bepaald moment vast dat de problemen met de trein secundair waren; en de dag erop wordt vanwege diezelfde secundaire problemen, door een of ander besluit of om wat voor reden ook, alles ineens stopgezet.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe reageerden de NS en de NMBS op uw verbeterplan? Waren ze daar tevreden over?

De heer **Manfellotto**: Men was tevreden, zeker de Nederlanders. De Belgen stonden hier wat buiten, die hadden zich een beetje onttrokken aan de samenwerking rond dat plan van aanpak. Ik persoonlijk heb tot aan de dag waarop het plan werd voorgelegd, zeer positieve feedback gekregen; en wel zo, dat ze zelfs zeiden: als je er een maandje of twee, drie langer voor neemt, is het wat geloofwaardiger. Ik verwachtte dat dus totaal niet. Nee, ik was er zeker van dat we op die voet met onze werkzaamheden verder zouden gaan, ook al was ik het niet met alles eens. Dat was ook omdat ik ervan uitging dat ik de klant er daarna van zou kunnen overtuigen om eerder met deze exercitie te beginnen, omdat we zouden aantonen dat de treinen na een aantal kleine aanpassingen meteen dienst konden gaan doen. Ik snapte wel dat het emotionele effect van het fameuze incident nog vers was, maar we zouden hen er vast van kunnen overtuigen dat doorgaan de beste optie was, onafhankelijk van het programma.

Mevrouw **Bergkamp**: Van wie hoorde u dat men tevreden was over het plan? Was dat van projectleider de heer De Leeuw of uitten er nog andere mensen hun tevredenheid over het verbeterplan?

De heer **Manfellotto**: Ik heb hierover langdurig contact gehad met mevrouw Van Vroonhoven en haar deputy die zich hiermee moest bezighouden en wiens naam ik me niet herinner, en met wie mijn projectmanager contacten had die ons deden begrijpen dat alles goed zat en dat we het gewoon wat langer moesten maken. Sorry dat ik zijn naam niet meer weet, maar misschien kunt u me helpen. In de taskforce stond er onder die mevrouw een andere persoon.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Fukken?

De heer **Manfellotto**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel samen. U had de indruk dat u een goed verbeterplan had gemaakt. De Belgen waren wat minder tevreden. De Nederlanders waren, bij monde van NS-directeur mevrouw Van Vroonhoven, wel tevreden.

De heer **Manfellotto**: Nou, de Belgen hielden zich er een beetje buiten. Ze waren toen al begonnen met zich ervan af te sluiten. Maar ze hadden de Nederlanders gestuurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Correct. Ik ga verder met de samenvatting. U had een verbeterplan gemaakt. De Belgen hielden zich afzijdig. De Nederlanders waren, bij monde van NS-directeur mevrouw Van Vroonhoven wel tevreden, en ook de heer Fukken toonde zich enthousiast. Het zou ongeveer veertien à zeventien maanden kosten om de treinen te fiksen, te repareren. Wat u betreft had dat ook gelijktijdig gekund en hadden de treinen niet uit de roulatie hoeven te worden gehaald. U bent er dan ook heel verbaasd over dat de uitkomst was dat er met de treinen is gestopt.

Ik heb nog een paar vragen over het kwaliteitsmanagementsysteem van uw organisatie. Tijdens de verhoren heeft een aantal mensen zich kritisch geuit over het kwaliteitsmanagementsysteem van AnsaldoBreda: dat klopte op papier wel, maar in de praktijk niet. Kunt u hierop reageren? Hoe keek u aan tegen de wijze van kwaliteitsmanagement van uw organisatie?

De heer **Manfellotto**: Kwaliteit is voor mij uiteraard van het grootste belang. Kwaliteit moet via een procedure worden beheerd en geborgd. En natuurlijk bestaat zo'n procedure niet uit vergaderende mensen, maar uit een rapport, waarin de items zijn vastgelegd. De mevrouw met die moeilijke naam over wie we het net hadden, is een expert op dat gebied. In dit geval stelden we een plan op waarin de items werden vastgesteld die in orde moesten worden gebracht en van lieverlee rees ook het besef dat die zaken in orde werden gebracht. Dit is het enige systeem dat ik ken. De kritiek, ook de kritiek die ik zonet bij mevrouw Vos bespeurde, blijft mij enorm verbazen. Kwaliteit kan namelijk niet neerkomen op een bewering of statement van een persoon; kwaliteit is iets wat is gedocumenteerd. Daarvoor wordt van tevoren een

procedure gedefinieerd, die wordt op papier kort uiteengezet en alle partijen nemen daar kennis van. Al het andere telt niet. Statements zijn louter iets van een bepaald individu, en zeker als ze niet worden gestaafd. Bovendien moeten de toedracht en context uitvoerig en gedetailleerd worden beschreven. Als iemand vandaag aankomt met een kwaliteitsprobleem van zes jaar geleden, heeft dat geen enkele zin. Men moet dan de staat van de trein op het moment van levering kunnen nagaan, en daarvoor dient de documentatie, de leveringsakte, die daarbij werd verstrekt. Als het om kwaliteitsissues gaat, hebben voor mij dus uitsluitend en alleen de documenten recht van spreken.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 27 maart 2013 bezocht een deel van de taskforce van de NS de fabriek in Pistoia. Tijdens dat bezoek heeft men gesproken met kwaliteitsmedewerkers van AnsaldoBreda. Die gaven aan dat hun opmerkingen en kritiek vaak niet werden opgepakt door de projectleiding en technici. Herkent u de kritiek van uw eigen mensen, namelijk dat hun kritiek met betrekking tot de Fyra vaak niet werd gehoord?

De heer **Manfellotto**: Ik vind dit best lastig, en het spijt me dat ik dit wéér moet herhalen en onderstrepen. Als dit in maart 2013 was, wil dat zeggen dat de taskforce vol in bedrijf was. Die taskforce kwam met een document waarin alle te verrichten werkzaamheden stonden. Dat was een gezamenlijk ondersteund document. Als je vindt dat kwaliteit iets is waarmee je volgens het boekje dient om te gaan, doe je daar ook je best voor. Ik sluit niet uit dat er discussies zijn geweest; het is normaal en ook constructief als bedrijven hun degenen kruisen over kwaliteitskwesties. Maar aan het eind van het verhaal telt het einddocument. Dat was een lijvig document, vol met zaken die nog moesten worden gedaan, systematisch opgebouwd en onderbouwd, met normale handelingen die moesten worden verricht. Volgens mij waren we het daar ook over eens. Sterker nog, het fungeerde als grondslag voor de te verrichten activiteiten. Dus voor de zoveelste maal: het verbaast me zeer dat er wordt beweerd dat er niet aan de verzoeken is voldaan. Er zouden zaken niet zijn gedaan, maar er is wel een document

opgesteld en ondertekend waarin staat dat de kwaliteit in orde is ... Dat kan dat toch slechts verwonderen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat je, als de kwaliteit goed is, dat moet zien in de documenten en dat de mensen ervoor hebben getekend. Herkent u nou helemaal niets van de kritiek die er was op de wijze waarop het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk werd toegepast?

De heer **Manfellotto**: Ik moet hetzelfde blijven zeggen. Die kritiek heb ik zelf persoonlijk niet eens gehoord, nooit. Integendeel: het rapport van Mott MacDonald, dat ik helaas maar zeer gedeeltelijk heb kunnen inzien, stelt volgens mij exact het tegenovergestelde, namelijk dat het kwaliteitssysteem van AnsaldoBreda was gecertificeerd, volgens de regels was en goed in elkaar zat, en daarbij nog wat andere zaken. Dat is weer een ander element dat die kritiek tegenspreekt. Het zou me een lief ding waard zijn als ik dat document helemaal zou kunnen inzien. Ik heb het nog steeds niet mogen ontvangen, en ik weet niet waarom. Ik snap dat ook niet. Je wordt aangevallen en bekritiseerd. Er bestaat een stuk waar dat in zou staan, maar dat wordt niet ter hand gesteld aan degene die de handelingen zou kunnen verrichten die het probleem zouden kunnen lossen. Vervolgens ontdekken ze dat die problemen er in werkelijkheid niet zijn. Zoiets is onaanvaardbaar.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u die kritiek niet herkent, omdat die u nooit heeft bereikt. Dat is uw verweer tegen een aantal aantijgingen in de verhoren. U refereert aan het rapport van Mott MacDonald, een second opinion over het onderzoek van de NS. U geeft aan dat dat onderzoek veel positieve dingen zegt over AnsaldoBreda. Aan de andere kant geeft dat rapport aan dat er een retrofit nodig is van, toch wel, zeventien maanden, en dat er verschillen zijn in de afwerkingskwaliteit. In dat rapport staan dus ook negatieve dingen: dat de trein nog niet klaar is, dat hij nog door een retrofit moet. Hoe verklaart u dat?

De heer **Manfellotto**: Sowieso zou ik het rapport willen lezen. Ik beschik er namelijk niet over en zou graag de gelegenheid daartoe krijgen, omdat we

het hiermee hebben over feiten en fundamentele zaken. Ik vraag me af wanneer ik dat rapport eens zou mogen ontvangen; ook na een verzoek via de rechter heb ik het nog niet gekregen. Daarom moet ik nu toekijken. Ik heb met Mott MacDonald meegewerkt bij dat verzoek van de klant. Ik zou graag weten en precies kunnen lezen wat erin staat, of Mott MacDonald aan het eind van het verhaal stelt dat de treinen hoe dan ook konden rijden in de toestand waarin ze zich bevonden, ook al waren er nog dingen aan te doen. Helaas is dit alles mij niet bekend, maar voor mij is het essentieel. Het feit dat ik het nog niet heb ontvangen, valt volgens mij wel uitstekend te verklaren. Mensen moeten dit kunnen weten. Je kunt niet tegen iemand zeggen dat hij je schade heeft toegebracht en hem vervolgens niet zeggen wat die schade is. Ik wil me niet in een dergelijke situatie laten manoeuvreren. Zoiets kun je echt niet accepteren.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u het rapport van Mott MacDonald niet hebt gekregen. Wel zei u net dat u het onlangs hebt gelezen. Klopt dat?

De heer **Manfellotto**: Nee. Ik heb een paar maanden geleden op internet wat sheets gezien met gedeelten daarvan. Ik weet niet of het waar is. Het klopt niet als je alleen er maar een paar bladzijden van kunt lezen. U zegt mij dat er ergens iets staat over kwaliteitsproblemen. Ik kan geen gevolg geven aan dingen die ik lees op internet, maar dit is op internet verschenen, terwijl ik niks heb ontvangen. Je hebt maar een beetje inzicht nodig om te begrijpen wat daarachter zit.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Manfellotto, ik wil met u naar de persconferentie van de heer Descheemaecker, de hoofdbaas van de Belgische spoorwegen. Op 31 mei geeft hij die persconferentie. Hij vertelt daar dat het contract wordt opgezegd omdat de treinen onbetrouwbaar zijn en veiligheidsrisico's kennen. Herkende u die kritiek?

De heer **Manfellotto**: Natuurlijk niet. Ik heb die persconferentie niet kunnen volgen, omdat die niet in mijn eigen taal en ook niet in het Engels plaatsvond. Maar hoe dan ook, natuurlijk herken ik dit absoluut niet. Voor de zoveelste keer: in weerwil van twee internationale agentschappen, waaronder een van hemzelf, ondanks de NoBo's, haalt deze meneer een streep door een contract, en absoluut in strijd met wat officiële instellingen hebben opgeschreven. Ook dit is echt iets waardoor je werkelijk verontwaardigd achterblijft, dat kun je je voorstellen. Ik herken me daar dus helemaal niet in.

De heer **Van Gerven**: Had u vóór die tijd een vermoeden dat de Belgische spoorwegen het koopcontract wilden opzeggen?

De heer **Manfellotto**: Zoals eerder gezegd: in de eerste plaats heb ik nooit met deze meneer gesproken, dus ik kon nooit weten dat hij er zo tegen aankeek en zo in elkaar stak. In het anderhalf jaar dat ik ermee bezig ben geweest, heb ik begrepen dat de verhoudingen tussen de Belgische en Nederlandse spoorwegen niet bepaald idyllisch waren. In de laatste periode, toen we met de taskforce begonnen, nam ik deel aan een vergadering waarin ook een vertegenwoordiger van de Belgische spoorwegen aanwezig was. Ik bespeurde bij hem een nogal vijandige houding; niet alleen jegens AnsaldoBreda, maar ook jegens de Nederlandse Spoorwegen. Maar ook daaruit had ik natuurlijk nooit kunnen opmaken dat het met Descheemaecker zo zou eindigen. Het is werkelijk onbestaanbaar: overgaan tot beëindiging, ondanks alle certificaten en het feit dat ze zijn toegelaten tot je spoor. Het zal me wel nooit duidelijk worden. Dus nee, ik had dit nooit kunnen bedenken. Trouwens, daarna heb ik pogingen gedaan om in contact te komen met de Nederlandse Spoorwegen. Die leken wel een hele week van de aardbodem verdwenen. Ze waren via telefoon onbereikbaar; ik sprak wel wat in maar kreeg daar nooit een reactie op. Een hele week hadden wij dus werkelijk geen flauw benul. Dit was op een of andere middag, en volgens mij hebben we geen contact gehad tot aan de donderdag of vrijdag van de week erop.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat de Belgen het koopcontract onverwacht opzegden. Descheemaecker hield die persconferentie. Hoe was het gesteld

met de Nederlandse Spoorwegen? Had u vóór die tijd, zeg maar vóór 30 mei of begin juni, het vermoeden dat de NS dat koopcontract ook wilde opzeggen?

De heer **Manfellotto**: Nee, absoluut niet, omdat wij tot mei hebben samengewerkt om het tegenovergestelde te bereiken: een oplossing vinden voor de problemen, volgens het plan. Ik kon me dat dus absoluut niet voorstellen van de Nederlandse Spoorwegen. Maar ik ben er zeker van -- al is dat uiteraard mijn mening -- dat dat besluit van de Belgen om het contract teniet te doen niet eens door de Nederlandse Spoorwegen was voorzien.

De heer **Van Gerven**: Goed, dat is uw mening. U hebt het gevoelen dat de Belgen het contract wilden opzeggen en dat de Nederlanders daarin zijn meegegaan. Op 7 juni zeggen de Nederlandse Spoorwegen dat ze willen stoppen met de Fyra; ze zeggen er geen vertrouwen meer in te hebben dat AnsaldoBreda in staat zou zijn om de problemen die er waren, snel en adequaat op te lossen. Was dat terecht?

De heer **Manfellotto**: Inderdaad: tot 27 mei werkten we samen aan een oplossing en waren we er zeker van dat we samen door zouden gaan, en op 7 juni is er die complete omslag; onverwacht, volgens mij niet uit te leggen en vermoedelijk ook niet afkomstig van de mensen met wie wij hebben gesproken. Ik moet me op de vlakte houden, maar ook hierbij ben ik van mening dat dat besluit niet is genomen door de spoorwegen.

De heer **Van Gerven**: U vindt het onbegrijpelijk dat die beslissing op 7 juni is genomen door de Nederlandse Spoorwegen. Mijn vraag was echter of het volgens u onterecht was.

De heer **Manfellotto**: Tot aan de 27ste, het moment waarop het project werd bijgesteld, hebben we geen enkel vermoeden gevoeld dat de Nederlandse Spoorwegen de intentie hadden om het contract op te zeggen. We waren verbijsterd. Tot dagen na de verklaring van Descheemaeker hebben de

spoorwegen ons geen enkele aanleiding gegeven om dat te denken, maar daarna kwamen we te weten dat ze van mening waren veranderd.

De heer **Van Gerven**: U hebt zelf ook een persconferentie gegeven, op 6 juni 2013. Daarin zei u dat het besluit om te stoppen, geen technische onderbouwing had. Wat bedoelde u met die opmerking?

De heer **Manfellotto**: Precies hetzelfde als wat ik vandaag al een paar keer heb gezegd. Voor het ontbinden van een contract zijn er zwaarwegende redenen nodig. Van zo'n ernstige situatie is geen sprake geweest. Nogmaals, wij hebben een trein gebouwd die van alle certificaten was voorzien. We hebben toestemming gekregen om ermee te gaan rijden, ondanks die paar problemen, waarvan werd gezegd dat ze volstrekt irrelevant waren. Van het ene op het andere moment werden die irrelevante problemen tot zeer ernstige gebreken verklaard, en wel zodanig dat de klant ertoe heeft besloten om de zaak stop te zetten. En op dat punt, nadat we al die werkzaamheden hadden verricht voor de planning van de werkzaamheden, zegt de klant: we halen een streep door het contract. In ieder geval is dit niet gegaan volgens het contract, omdat het contract er in ieder geval in voorzag dat eventuele reparatiewerkzaamheden ten koste zouden komen van de leverancier, binnen de garantieperiode. Tot op de dag van vandaag zijn de motieven voor dat besluit niet helder. Wel hebben wij daarna een beroep op de rechter gedaan om ons gelijk te halen.

De heer **Van Gerven**: Wij komen zo dadelijk te spreken over de schikking en de gerechtelijke procedure. Nog een vraag over het stoppen en het overnemen en kopen van de treinen. U zegt dat er geen technische argumenten of redenen waren, want die technische problemen met de treinen waren klein en oplosbaar. Wat waren volgens u wel de redenen voor het opzeggen van het koopcontract?

De heer **Manfellotto**: Dit is natuurlijk mijn mening, maar ik geloof dat die oplossing wel mooi uitkwam. Men ging bedenken dat het businessplan van het hogesnelheidslijnproject kon gaan mislukken, en een zondebok vinden is

dan de gemakkelijkste oplossing. Op dat moment bood de gelegenheid zich aan: de ontbinding van het contract. Vandaar dat de besluitvorming zo is gegaan. Maar nogmaals, dit is mijn opvatting.

Verder geloof ik dat het belang van de Belgen een rol speelde, die zoals u weet voor 25% deelnamen in het Thalys-consortium. In de exploitatiefase onttrokken onze treinen passagiers aan hun treinen, waardoor de winstgevendheid van het Thalys-project voor de Belgische Spoorwegen in het geding kwam. De Belgen hebben die gelegenheid dus aangegrepen, naar mijn overtuiging compleet zonder contractuele basis. Neem me niet kwalijk, ik wil het niet hebben over illegale praktijken en eigenlijk ook niet over het feit dat we een gang naar de rechter hebben gemaakt. Ik wil simpelweg aangeven dat er voor het ontbinden van een contract sprake moet zijn van zwaarwegende omstandigheden. En die waren er niet; er waren geen omstandigheden die dit rechtvaardigden. Ik zeg nogmaals dat de redenen die men daarvoor aanvoerde, het gebrek aan vertrouwen, gingen over gebreken die een paar weken daarvoor acceptabel werden gevonden. Wat verbaast, is dat die beslissing die aanvankelijk door de Belgen was genomen over drie treinen, uiteindelijk ook doorslaggevend bleek voor de vloot van de twaalf of zestien treinen van de Nederlandse Spoorwegen. Dat ging dus om een klein aandeel, en ik had werkelijk niet verwacht dat dat besluit daarvan zou afhangen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nu met u naar een iets latere periode. Op 29 augustus 2013 hebt u een gesprek met de twee directieleden van de Nederlandse Spoorwegen: mevrouw Van Vroonhoven en de heer Robbe. Wat bent u tijdens dat gesprek te weten gekomen?

De heer **Manfellotto**: Als u mij toestaat, wil ik iets daarvóór beginnen. In die situatie heb ik voor de zoveelste keer getracht om een oplossing te vinden. Ik heb het management, het nieuwe dat het eerdere verving, uitgenodigd voor een ontmoeting, om tot een oplossing te komen. In werkelijkheid was ik hier al veel eerder mee begonnen: al in juli gingen er brieven heen en weer, en telefoontjes. Uiteindelijk vonden we het moment aangebroken om zonder juristen bij elkaar te gaan zitten, om te bekijken of we een compromis

overeen konden komen. Natuurlijk had ik mijn voorstellen voorbereid. Op 29 augustus hebben we elkaar ontmoet. Ik meldde me daar aan. Ik was nauwelijks binnen of er werd mij al gevraagd om een non-disclosure agreement te ondertekenen. Ik stond versteld, want het eerste wat we daarvóór tegen elkaar hadden gezegd was dat we bij elkaar zouden komen om uit te vinden of er over bepaalde zaken nog te praten en te onderhandelen viel; en dat vooral zonder advocaten daarbij, wier bijdrage zoals u weet in dit soort gevallen niet echt relevant kan zijn. Ik was hier dus zeer verbaasd over, maar omwille van de coöperatieve opstelling heb ik zoals altijd maar mijn handtekening gezet onder dat non-disclosure agreement. Ik was door dit alles nog net op tijd voor de vergadering. Toen ik net binnen was, bracht mijn assistente me ervan op de hoogte dat bij ons op kantoor, gelijktijdig met het gesprek, die brief met de beëindiging was binnengekomen. Daardoor kwam die bijeenkomst zogezegd eigenlijk neer op een gelegenheid voor mij om mijn verontwaardiging over te brengen over die compleet unfaire opstelling en handelwijze.

De heer **Van Gerven**: Beide directeuren hebben u verteld dat de NS het koopcontract wilde beëindigen. Hoe reageerde u op deze boodschap van beide directeuren?

De heer **Manfello**: Ik denk dat er brieven zijn uitgewisseld waaruit blijkt dat ik werd uitgenodigd om te komen praten over mogelijke oplossingen, zonder de aanwezigheid van juristen. Ik kan die naar u opsturen, maar waarschijnlijk maken ze al deel uit van uw stukken. Maar ik neem dus plaats aan die tafel. Mij is daarvóór gevraagd om een non-disclosure agreement ondertekenen. Vervolgens word ik door mijn secretaresse op de hoogte gesteld van die beëindiging die ook op dat moment binnenkomt. U kunt zich dan voorstellen wat mijn reactie was. Afgezien van een, laten we zeggen, primaire emotionele reactie, leek het me uitermate onhandig om daar verder te gaan praten, want ik zag geen mogelijkheden meer. Ik heb me vooral zeer beziggehouden met het geven van informatie over hoe ernstig en verwoestend deze beslissing zou uitpakken. Die was compleet onverantwoordelijk: door deze kaart te spelen, stelde men een compleet

bedrijf in de waagschaal, met 2.500 mensen. En dat, nogmaals, zonder enige goede reden. Alleen onze kracht en onze trots hebben ons bedrijf het vermogen gegeven om zich te herpakken, zodat we nu kunnen zijn waar we zijn. Nogmaals, als je wordt gesteld voor een dusdanig ernstige situatie is er van alles acceptabel en denkbaar. Het is ons volstrekt onhelder wat de redenen kunnen zijn geweest voor het ontbinden van het contract. Ik vraag u om dit aspect zeer zorgvuldig te wegen. Dit besluit heeft verwoestend uitgepakt. Het getuigde van werkelijk geen greintje respect voor alle mensen, de ontwerpers en arbeiders, die dit project hebben gerealiseerd. Ik hoop daarom van harte dat deze commissie erin zal slagen om uiteindelijk de waarheid aan het licht te brengen en dat daaruit ook de juiste gevolgen zullen voortvloeien. Ik sluit me daar dan graag al bij voorbaat bij aan.

De heer **Van Gerven**: Na dat gesprek, waarin het contract werd opgezegd, start AnsaldoBreda een bodemprocedure. Deze gerechtelijke procedure in Nederland moest uitwijzen of de NS terecht de koopovereenkomst had opgezegd. Ongetwijfeld heeft AnsaldoBreda een inschatting gemaakt van de kans om die gerechtelijke procedure te winnen. Wat was die inschatting van AnsaldoBreda?

De heer **Manfellotto**: Om te beginnen zijn we niet slechts één procedure begonnen, maar verschillende. We hebben een hele reeks acties ondernomen, en als ik het goed heb, ook in Italië. Natuurlijk waren wij er zeker van dat onze argumentatie superieur was aan die van de NS, maar helaas was er onvoldoende tijd. De gerechtelijke procedure heeft nooit enige vaart kunnen krijgen. We zijn lange tijd en ver doorgedaan, zonder echt iets te bereiken. We hebben er bijvoorbeeld om verzocht om experts aan te stellen, we hebben gevraagd om alle rapporten, maar we hebben praktisch louter nul op het rekest gekregen. We zaten dus volstrekt verstrikt in een onbepaalde situatie zonder uitzicht op een einde, terwijl die treinen hier maar stilstonden.

De heer **Van Gerven**: Ik kan uit uw antwoord concluderen dat u er goede hoop op had dat u de gerechtelijke procedure kon winnen. U werd wel

gehinderd door het gebrek aan informatie en allerlei andere zaken, maar dit was uw inschatting. Toch treffen de NS, AnsaldoBreda en Finmeccanica op 17 maart 2014 een schikking. Wat waren voor AnsaldoBreda en Finmeccanica de redenen om tot een schikking over te gaan?

De heer **Manfellotto**: Dit is een zeer terechte vraag. Ik wil u daarvoor bedanken, ook omdat hij me een goede gelegenheid geeft om het volgende hierover te zeggen. Ik zei al dat deze beslissing rampzalig heeft uitgepakt. Ze was vernietigend, omdat ze ervoor heeft gezorgd dat de potentiële kopers van AnsaldoBreda, dat zoals bekend in die tijd te koop was gezet, zich vanwege de evidente risico's hebben teruggetrokken. Die kopers hadden AnsaldoBreda willen overnemen. Wij waren er zeer van overtuigd dat wij de verschillende gerechtelijke procedures zouden winnen, maar ze sleepten zich maar voort en er ging veel tijd voorbij, zonder dat er stappen vooruit werden gezet. Dat kwam ook doordat er zeer lange juridische termijnen golden en er, ongelooflijk maar waar, voortdurend werd verdaagd. Aandeelhouder Finmeccanica besloot op een gegeven moment dat het risico te groot was om zeer lange tijd met zo'n zware last opgescheept te blijven. Gedurende de lange tijd van de gerechtelijke procedure in afwachting van een rechterlijke beslissing zouden de treinen maar stil blijven staan in dit land, waardoor ze volstrekt onverkoopbaar zouden worden. Daarom kwam het tot een akkoord met de NS om met een zekere wederzijdse instemming het contract te ontbinden. Zodoende kon men van dit probleem worden verlost. Het heeft er allemaal uiteindelijk in geresulteerd dat AnsaldoBreda op 24 februari 2015 is overgenomen door Hitachi, nadat het het due-diligenceproces had aangevangen.

De heer **Van Gerven**: We kunnen dus constateren dat het initiatief om een schikking te treffen van Finmeccanica kwam, het moederbedrijf van AnsaldoBreda, om op die wijze de verkoop van AnsaldoBreda, die gaande was, en de mogelijke verkoop van de treinen tot een goed einde te kunnen brengen.

De heer **Manfellotto**: Ik hecht eraan om dit te preciseren. Ik weet niet wie het allereerste initiatief daartoe heeft genomen, of dat AnsaldoBreda of de NS was. En ook al bevond ik me op dat moment in een emotioneel wat nare toestand, ik weet me wel met zekerheid te herinneren dat ik aan het eind van mijn ontmoeting met de heer Robbe en mevrouw Van Vroonhoven werd uitgenodigd tot een coöperatieve opstelling, omwille van eventuele contacten in de toekomst. Finmeccanica heeft zich rechtstreeks beziggehouden met de onderhandelingen; zoals voor de hand ligt, heb ik daarbij enkel en alleen technische ondersteuning verleend. Ik zou u dus niet kunnen zeggen wie die eerste stap heeft gezet. Ik weet ook niet of ik daarachter kan komen. Ik kan het proberen na te gaan, om daar een betere uitspraak over te kunnen doen. Maar ongetwijfeld hadden beide partijen er belang bij om een oplossing te vinden; per slot van rekening werd die ook in vrij korte tijd gevonden.

De heer **Van Gerven**: Ik zal mijn vraag nog iets preciezer stellen. U schetste wie het eerst was om tot een schikking te komen: de Nederlandse Spoorwegen of AnsaldoBreda. Ik wilde weten hoe de verhouding was tussen het moederbedrijf Finmeccanica en AnsaldoBreda zelf. Gaf Finmeccanica u mee om te proberen om een schikking te treffen?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee. Mijn baas, de CEO van Finmeccanica, heeft me op een dag op de hoogte gesteld van het feit dat er onderhandelingen gaande waren. Nogmaals, ik heb daaraan niet deelgenomen. Het is normaal dat het zo gaat. Ik heb alleen ondersteuning geboden bij de beoordeling van het akkoord. De CEO informeerde mij daar alleen over. Met gesprekspartners van de NS hebben we volgens mij een paar maanden over die schikking gedaan.

De heer **Van Gerven**: Ik wil toe naar wat er inzake de schikking is gebeurd met de Belgische spoorwegen. Op 5 mei 2014 wordt ook daar een schikking getroffen. De Belgische spoorwegen hadden al hun vooruitbetalingen al eerder terug ontvangen, maar door de schikking moet AnsaldoBreda nu nog een schadevergoeding betalen van 2,5 miljoen euro. NSFSC, zeg maar de Nederlandse Spoorwegen, kreeg daarentegen maar een gedeelte van de

gedane betalingen terug. Hoe komt het dat de Belgische spoorwegen nog geld toe kregen, terwijl de NS niet alles terugkreeg?

De heer **Manfellotto**: Ik was daar niet bij, noch bij de onderhandelingen noch bij al het andere. Afgaande op het weinige wat ik ervan afweet, stel ik me voor dat het verschil tussen beide overeenkomsten daarin zat dat de Nederlandse Spoorwegen een vergoeding zouden ontvangen in het geval van doorverkoop van de treinen aan derden. Volgens mij ging het daarbij over de zevende tot de dertiende. Dit zou de verschillen tussen de Nederlanders en de Belgen kunnen verklaren, maar ik weet niet waarom dat zo is. Wat ik wel met zekerheid kan zeggen, is dat het akkoord met de Belgen volgde op dat met de Nederlanders.

De heer **Van Gerven**: Is er toen de schikking met de Nederlandse Spoorwegen werd getroffen, nog een afspraak gemaakt over hoe de schikking met de Belgen zou worden afgerond?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee, bij die schikkingen was AnsaldoBreda niet betrokken. Ik heb wel handtekeningen gezet bij de schikkingen waarover Finmeccanica had onderhandeld, in dit geval door de CEO van Finmeccanica, de heer Pansa. Nogmaals, ik ben alleen over deze beslissing geïnformeerd. Ik was het er niet mee eens, maar heb natuurlijk de aanwijzingen gevolgd. Ik kan u dus niets zeggen over de volgorde van die schikkingen of de redeneringen erachter. De aandeelhouder heeft besloten om het zo te doen.

De heer **Elias**: Is het juist dat bij AnsaldoBreda vóór 17 maart de kans op het winnen van een procedure op ongeveer 70% werd geschat?

De heer **Manfellotto**: Volgens mij was die kans nog groter, al is dit niet mijn vak; ik ben ingenieur. Maar mijn zeer persoonlijke inschatting was dat de waarschijnlijkheid van winst erg groot zou zijn. Ik zou het natuurlijk niet exact kunnen bepalen op 70-30, maar de winstkans was in ieder geval

doorslaggevend. Was dat niet het geval, dan had ik de zaak natuurlijk niet zo met mijn advocaten doorgezet.

De heer **Elias**: De financiële man van de NS heeft hier tegenover de commissie verklaard dat de kans, in het begin althans, van de zijde van de NS op ongeveer 30% werd ingeschat. De inschattingen lopen aan beide kanten dus redelijk rond. Maar in dat geval moet toch de conclusie zijn dat de NS eigenlijk nog van geluk mocht spreken dat moedermaatschappij Finmeccanica van het gezeur af wilde?

De heer **Manfellotto**: Ik weet natuurlijk niet wat er in het hoofd van de heer Robbe omgaat. Maar dit verbaast me des te meer, want zoiets wil zeggen dat de beslissing om het contract te ontbinden werd genomen ondanks de inschatting van een verhoogd risico. Ze hebben dus besloten om het contract te ontbinden in de wetenschap dat ze een rechtszaak zouden verliezen. Ik kon op dat moment niet vermoeden dat dat besluit tot ontbinding werd genomen en dat Finmeccanica bereid zou zijn om tot een akkoord te komen. Maar dit onderstreept mijn opvatting des te meer. Het is werkelijk ongelooflijk. Berekeningen en inschattingen van risico's zijn voor het management van een bedrijf het belangrijkste wat er is. Als iets een erg hoog risico meebrengt, doe je het gewoon niet.

De heer **Elias**: Als de feiten zo zijn, heeft de NS inderdaad geluk gehad dat Finmeccanica de zaak wilde afronden.

De heer **Manfellotto**: Als u het zo wilt stellen, was dat inderdaad een geluk. Maar Finmeccanica had waarschijnlijk niet eens een alternatief, omdat deze vernietigende actie grote problemen had opgeleverd voor die 2.500 mensen. Met een dergelijke lopende rechtszaak was het er niet in geslaagd om dit bedrijf te verkopen en deze mensen te herplaatsen; de gevolgen daarvan laten zich gemakkelijk raden. Helaas maakt de afstand van een jaar dat je hier niet veel meer over kunt zeggen, maar ik ben verbijsterd over wat u zegt over Robbe. Ik was daarvan niet op de hoogte.

De **voorzitter**: Mijnheer Manfellotto, we komen tot een afronding van dit verhoor. Wij hebben van u begrepen dat u ons nog een lijst wilt overhandigen van wat precies de openstaande punten waren bij het voortijdig overnemen van de treinen. U zou ons een overzicht doen toekomen van de vertragingen. Wij zien dat uw bijstand heftig meeschrijft.

Wij willen nog twee punten adresseren. We hebben in dit verhoor aandacht besteed aan de snelheidsbeperking van de Thalys in de winterperiode. We hebben het een en ander nagezocht en gezien dat de Thalys ergens tussen de 20ste en de 22ste een snelheidsbeperking kreeg, afhankelijk van het desbetreffende land. In ieder geval had de Thalys op de 15de nog geen snelheidsbeperking. Als u andere feitelijke gegevens hebt, anders dan een krantenartikel, horen wij dat graag van u.

We hebben even gesproken over de taskforce. De heer Fukken maakte geen deel uit van de taskforce, wel de heren Van As en Hendriks. Misschien herinnerde u zich die naam. Ik vond het belangrijk om die punten nog even aan te stippen.

De heer **Manfellotto**: Fukken, inderdaad. Die andere kan ik me niet herinneren, maar dat kan mijn gebrekkige geheugen zijn.

De **voorzitter**: Het is in ieder geval belangrijk om hier vast te stellen dat de heer Fukken geen deel uitmaakte van de taskforce, maar dat u duidelijk hebt gemaakt aan de commissie dat u naast Van Vroonhoven mogelijk nog een andere persoon heeft gezien.

We hebben ook uw tamelijk hartstochtelijk oproep gehoord om vooral uit te zoeken wat er aan het eind is gebeurd. Het is misschien goed dat wij aangeven dat wij dat hebben gehoord. Wij doen onderzoek, wij proberen de waarheid van alles boven water te krijgen. Daarom hebben wij u vandaag gesproken en spreken wij hierna nog andere personen.

Tot slot hebben wij nog één vraag voor u: hebt u signalen gekregen van onregelmatigheden in het proces; zaken die zouden duiden op fraude of op andere strafbare feiten? Dat is mijn laatste vraag aan u.

De heer **Manfellotto**: Met betrekking tot het gehele proces of alleen met betrekking tot specifieke aspecten in de relatie met AnsaldoBreda?

De **voorzitter**: Wij stellen deze slotvraag aan iedereen, en daarom stel ik deze vraag ook aan u. Hebt u, in de periode waarin u was betrokken bij het V250-proces, signalen gekregen van onregelmatigheden? Van wie, is voor de commissie niet direct relevant. Hebt u signalen gekregen van onregelmatigheden?

De heer **Manfellotto**: Nee, ik heb dit persoonlijk niet waargenomen, noch heb ik signalen van dien aard ontvangen over fraude of iets dergelijks. Maar staat u me toe om de volgende opvatting te ventileren over de motivatie van het waaróm van het besluit tot beëindiging. Ik zou even niet weten wat de juiste terminologie is, maar het feit dat men de zaak uiteindelijk zo heeft willen afsluiten en daardoor zo'n enorme investering compleet waardeloos heeft gemaakt, doet mij zeker het een en ander vermoeden. Ik kan natuurlijk niets aantonen, maar het was werkelijk niet te geloven. Ik heb bedragen gelezen in de orde van grootte van 11 miljard euro aan investeringen, en dat terwijl er een oplossing binnen handbereik lag. Dat soort zaken roepen bij mij verontwaardiging op. Neemt u het me niet kwalijk, maar dan kan ik niet geloven dat er altijd sprake is geweest van goede trouw. Ik ben daar dan helemaal niet zo zeker van. Maar dit is natuurlijk maar mijn mening. Als ik die had kunnen staven met consistente gegevens, had ik dat niet pas bij deze gelegenheid gedaan, maar al veel eerder.

De **voorzitter**: Uw verwijzing naar die 11 miljard betreft de infrastructuur. Misschien is het goed als ik daarover opmerk dat de infrastructuur wordt gebruikt door de Thalys, dus dat geld is niet in rook opgegaan. Maar ik begrijp dat u zegt dat er in uw ogen een mooie trein had kunnen rijden en dat dit misschien wel om een andere dan een technische reden niet is doorgegaan. Mag ik u zo begrijpen?

De heer **Manfellotto**: Ja. Laat ik nog één belangrijke zaak preciseren, een andere opvatting van mij. De Italiaanse spoorwegen, maar ook vele andere,

staan erom bekend dat ze structureel in de rode cijfers zitten. Zo is het overall. De laatste vier, vijf jaar laten de Italiaanse spoorwegen echter weer zwarte cijfers zien, en aanzienlijke, en dat dankzij hogesnelheid. De Nederlandse regering heeft ertoe besloten om middelen te investeren in deze infrastructuur en daardoor in de kans om daarvan intern de vruchten te plukken, met gebruikmaking van een eigen operator om deze dienst te verlenen. Maar nu is er waarschijnlijk een kans gemist. Gebruikmaking van de eigen infrastructuur of een eigen operator, met een dusdanig gunstige geografische positie, zou voor Nederland naar mijn mening kansen hebben opgeleverd. Het ligt duidelijk in het centrum van Europa en kan belangrijke verbindingen leggen met de rest van Europa. De openstelling van spoorlijnen voor, laten we zeggen, concepten gebaseerd op interoperabiliteit zou dit land een zeer belangrijke business opportunity kunnen opleveren of hebben kunnen opleveren. En nog een keer: met bijna zekere resultaten. Ik zeg dit op basis van feiten, want dit is al voorgevallen. Wij zijn ervan overtuigd dat hogesnelheid, met haar bijdrage aan de economie, enorm belangrijk zal zijn voor de toekomst van Europa.

De **voorzitter**: U zegt eigenlijk: Nederland heeft een hogesnelheidslijn, Italië heeft een hogesnelheidstrein. Ik ben dan wel nieuwsgierig naar wat er gebeurt met de V250's die in Italië zijn. Waar zijn ze en wat doen ze?

De heer **Manfellotto**: Als u me toestaat, zal ik u even uitdagen. De treinen staan in een depot op ons complex in Pistoia, dus in de buurt van Florence. Wij onderzoeken op dit moment verschillende mogelijkheden om ze te herplaatsen. Wij verrichten er de normale onderhoudswerkzaamheden aan. We gaan dus verschillende mogelijkheden na, maar ik kan hier in het openbaar natuurlijk niet iets meer specifiek over zeggen, omdat het gaat om commerciële aangelegenheden. Maar ... ik zou ook niet de mogelijkheid willen uitsluiten dat u zich bedenkt. In dat geval staan de treinen voor u klaar. En wij zouden klaarstaan om alle mogelijkheden te onderzoeken om de treinen hier weer op de rails te krijgen. In technische zin zijn daarvoor alle voorwaarden immers aanwezig. Zodoende zouden we uiteindelijk nog een goed gevolg kunnen geven aan alle investeringen die destijds zijn gedaan.

De **voorzitter**: Ik sluit hierbij dit verhoor.

Sluiting: 13.26 uur