

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

Gehoord wordt: de heer Van Herwaarden (inspecteur vergunningverlening Inspectie Leefomgeving en Transport), die wordt bijgestaan door de heer Hoekstra.

Aanvang: 14.48 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Van Herwaarden de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Van Herwaarden. U bent werkzaam bij de Inspectie Leefomgeving en Transport, de ILT, als inspecteur vergunningverlening. Wij zullen proberen onszelf eraan te houden om te spreken over "de inspectie", omdat dat voor het publiek een wat bekendere term is.

Vanaf mei 2011 hield u zich bezig met de V250-trein, die we de Fyra zijn gaan noemen. In juli 2012 hebt u de Fyra op het Nederlandse spoor toegelaten door het afgeven van een vergunning voor de trein. In dit verhoor hebben wij vragen aan u over het verlenen van die vergunning voor de Fyra, waarbij wij ook iets breder willen kijken naar certificering en toelating. Het is misschien ook goed om even terug te kijken naar het verhoor dat wij net hebben gevoerd met de inspecteur-generaal. Hebt u het verhoor hiervoor gevolgd?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, toen was ik aan het reizen.

De **voorzitter**: U was aan het reizen. Het is misschien aardig om te beginnen met op te merken dat de inspecteur-generaal heel duidelijk heeft aangegeven dat zij vanuit haar rol meer over beleid in het algemeen gaat en dat zij eigenlijk alles doorgemandateerd heeft aan haar inspecteurs. Daar ligt alle kracht, alle kennis en alle ervaring; daar is zij duidelijk over geweest. Het is misschien goed om dat in ieder geval even te memoreren. Dat maakt dus ook dat u heel veel punten voor ons kunt invullen die zij heeft verwezen naar u.

De heer **Van Herwaarden**: Ik ga mijn best doen.

De **voorzitter**: U werkt al heel erg lang bij de inspectie, maar voornamelijk op het gebied van de infrastructuur. Hadden wij dat goed begrepen?

De heer **Van Herwaarden**: Inderdaad, ik werk al lang bij het spoor, 25 jaar. Ik heb onder andere de vrijgave van de Betuweroute gedaan. Dat is infrastructuur, dat klopt. Ik ben bijvoorbeeld ook een aantal jaren keurder geweest, een collega van de heer Jonkers, die u hebt gesproken. Mijn achtergrond is ingenieur werktuigbouwkunde. Ik heb diverse landelijke projecten gedaan, inderdaad ook infrastructuur en uiteindelijk weer materieel.

De **voorzitter**: Dus u hebt ook ervaring met de vergunningverlening voor materieel?

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

De **voorzitter**: Europese wet- en regelgeving schrijft voor dat de inspectie voor de vergunningverlening zelf geen technisch onderzoek mag doen. De inspectie moet haar besluiten baseren op onderzoek dat is gedaan door de keuringsinstantie. Controleert de inspectie bij een aanvraag zelf ook inhoudelijk of de keuringsinstantie een juiste beoordeling heeft gemaakt? Of gaat de inspectie in principe uit van vertrouwen in de keuringsinstantie?

De heer **Van Herwaarden**: Vertrouwen is uitgangspunt voor onze gehele inspectiedienst, maar voor vergunningverlening is juist wel weer veel wet- en regelgeving aanwezig. Dan toets ik -- dat is mijn rol -- of wordt voldaan aan die wet- en regelgeving. Daarbij is vertrouwen het uitgangspunt, maar mijn taak is het doen van een zogenaamde plausibiliteitscheck. Ik krijg heel veel informatie, heel veel documenten. Die ga ik beoordelen op inhoud, juistheid en correctheid. Als ik daarop dieper wil doorgaan, dan stel ik er vragen over. Ik check ook het proces en ik check of de juiste aandacht is gegeven aan risico's, als die aan de orde zijn. Die waren er ook in dit project, bijvoorbeeld ERTMS.

De **voorzitter**: Met de wet- en regelgeving in gedachten en het "vertrouwen, tenzij" kijkt u of het hele proces goed is gegaan. U ziet daarin zelf enige beoordelingsruimte: wat vind ik van het totale dossier dat voor mij ligt? Maar u hebt niet zelf naar de trein gekeken?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, er is niet de noodzaak -- ik mag het wel -- niet de verplichting om dat te doen.

De **voorzitter**: Is er een meerwaarde om het te doen?

De heer **Van Herwaarden**: Dat bepaalde ik ter plekke. Bij de V250 heb ik dat niet specifiek hoeven doen.

De **voorzitter**: Dus u had niet het idee dat u daarin beperkt was? U had de trein zelf kunnen inspecteren, maar u hebt ervoor gekozen om dat niet te doen?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, exact.

De **voorzitter**: Hoe kan de inspectie nagaan of een keuringsinstantie de juiste beoordeling heeft gemaakt, wanneer er zelf geen technisch onderzoek wordt gedaan? Kunt u dat duidelijk maken?

De heer **Van Herwaarden**: Wat sowieso belangrijk is en waar u in uw inleiding mee begon: ik ben het eens met onze inspecteur-generaal dat vakmanschap bij ons uitgangspunt is. In april 2011 werd ik door mijn toenmalige leidinggevende gevraagd: wil jij het stokje overnemen in het kader van de V250 nu er een belangrijke fase optreedt in die vergunningverlening, de eindfase tot het moment waarop het daadwerkelijk tot een vergunning moet komen? Natuurlijk was bekend dat ik werktuigbouwkundige ben met een redelijk brede staat van dienst. Je moet inhoudelijke competentie hebben om dit werk van inspecteur te kunnen doen. Je moet de juiste vragen kunnen stellen, de wet- en regelgeving kennen en feeling hebben: waar zitten risico's in het hele railverkeersysteem en hoe is dat gelinkt aan het product dat hier voorligt? Dat kon ik wel aardig, denk ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment neemt u het werk over van uw collega die al allerlei activiteiten heeft gedaan ter voorbereiding van de vergunningverlening. Hoe liep die overdracht? Wat gaf uw collega u mee over deze vergunning, over de Fyra?

De heer **Van Herwaarden**: Het klopt dat we in april 2011, overigens met alle betrokken partijen, pressurecookersessies hebben georganiseerd. Die waren geïnitieerd vanuit onze dienst, omdat alle klokken weer eens gelijkgesteld moesten worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag gaat over de collegiale overdracht.

De heer **Van Herwaarden**: Er zou wat vers bloed in het traject komen en dat was ik. We hebben een overdrachtsmoment gehad, maar dat ging over alle materieel van HSA. Dat speelde eigenlijk over het hele HSA-pakket, inclusief Thalys en ICE.

Mevrouw **Bergkamp**: Begrijp ik het goed dat in de overdracht van uw collega, toen u de verantwoordelijkheid overnam voor de vergunningverlening voor de Fyra, er niet inhoudelijk over de Fyra is gesproken?

De heer **Van Herwaarden**: Nee. Ik kreeg toen vooral procespunten aangereikt -- daar zaten we middenin -- om goede afspraken te gaan maken. Het toetskader was toch nog steeds niet helder. Dat hebben we moeten vaststellen. De rolvastheid van iedereen hebben we toen benadrukt. Maar technisch-inhoudelijke issues speelden toen nog niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Of waarschuwingen: let daar- en daarop?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de overdracht was vooral procesmatig, niet inhoudelijk.

Nog even voor de zekerheid. Had u voordat u van start ging met de vergunningverlening voor de Fyra ervaring met het toelaten van treinen of niet?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, niet sec met een nieuwe trein, want die kopen we niet zo heel vaak in Nederland.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u had wel ervaring met het toelaten van treinen?

De heer **Van Herwaarden**: Bij de inspectiedienst eigenlijk nog niet zo heel veel daarvoor. Ik kende wel de algemene processen. Ik was op dat moment ook coördinator International Affairs voor ons domein Rail, dus ik was wel goed bekend met de TSI's en aanbevelingen over hoe je materieel moet immatriculeren of tot een vergunning moet komen, niet alleen in één lidstaat, maar ook met elkaar in Europa.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u had met name veel kennis over de wet- en regelgeving en de technische specificaties interoperabiliteit, maar dit was eigenlijk de eerste trein die u toeliet?

De heer **Van Herwaarden**: Dit was voor mij het eerste grote nieuwbouwproject sinds lange tijd, behalve dan de periode dat ik zelf keurder was ...

Mevrouw **Bergkamp**: De infrastructuur?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, bij de Nederlandse Spoorwegen. Toen heb ik zelf in een fabriek gestaan van Alstom Belfort.

Mevrouw **Bergkamp**: Het antwoord is helder.

Wij bespraken hiervoor met mevrouw Thunnissen: mag je nu zelf als ILT onder die trein kijken, dus een inspectie uitvoeren? Zij zei: zoals ik de wet interpreteer eigenlijk niet. U geeft aan: eigenlijk mag dat.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt. Ik had dat gemogen en ik had dat ook gedaan, als ik daartoe aanleiding had gevonden. Dan had ik die ruimte benut om dat met mijn eigen ogen desnoods te willen zien, als ik ergens aan twijfelde. Maar er waren in mei 2012 nog twaalf technische onderwerpen waarover ik voortdurend in gesprek was met het project ...

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt nooit de behoefte om als inspectie onder die trein te kijken in dit hele project?

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Ik heb nog een algemene vraag. We zoomen er nog op in. Kan een reiziger er in algemene zin van uitgaan dat een trein die gecertificeerd is ook veilig is?

De heer **Van Herwaarden**: Ik denk het wel. De certificatie is uiteindelijk gebaseerd op TSI's. We hebben al diverse keren gesproken, naast veiligheidsrichtlijnen, over de interoperabiliteitsrichtlijn. Het is belangrijk in Europa dat als er een trein naar jouw land komt -- wat is dat voor een trein? - er een bepaald minimumniveau van veiligheid, interoperabiliteit en

betrouwbaarheid is afgesproken. Dat is gedefinieerd middels die TSI's. Dat is ook typisch de taak die ik heb verricht op het dossier. Ik heb getoetst of aan die wet- en regelgeving werd voldaan. Op het moment dat ik mijn handtekening zette, was dat 100% correct en het geval.

De **voorzitter**: Dan toetst u feitelijk of de keuringsinstantie die lijst goed heeft afgewerkt. Heb ik het dan goed begrepen?

De heer **Van Herwaarden**: Een heel belangrijk deel van mijn beoordeling is gebaseerd op wat de keuringsinstantie doet. Dat klopt. Zij leveren uiteindelijk certificaten die bij mij op tafel komen. Voorafgaand aan die certificaten vinden daar jarenlange discussies plaats, aan de tekentafel van de ontwerper in Italië bij AnsaldoBreda, discussies over issues die openstaan en die opgelost moeten worden. Het sluitstuk van die jarenlange discussie is een document, een certificaat. In mijn vergunning noem ik er zes: drie over het ontwerp en drie over de productie. Het zijn niet zomaar papieren. Het zijn sluitstukken van een hele voorafgaande wereld. Dat weet ik natuurlijk, omdat ik die wereld ken.

De **voorzitter**: Maar op het moment dat u daar als inspecteur zit die een beoordeling moet doen, is dat met name om te kijken of de keuringsinstantie op een goede manier heeft beoordeeld dat aan de wet- en regelgeving is voldaan. Dat is een hele lijst die moet worden afgewerkt. Is er daarna in uw beeld nog een moment dat er naar het overallplaatje wordt gekeken van veiligheid? Of is het zo dat als aan alle eisen is voldaan, daarmee de trein goedgekeurd en veilig is?

De heer **Van Herwaarden**: Daar moet ik even over nadenken. Het is inderdaad zo dat de aanvrager buiten de certificaten ook nog een zogenaamd certification-researchrapport maakt, waarbij al die facetten die u noemt ... Ik heb vanmorgen de heer Borger een aantal dingen daarover horen vertellen. Neem zo'n eindtest van een type. Die wordt zelfs als die trein in Nederland is en al een poosje rijdt nog meegenomen in zo'n certificaat. Het is wel belangrijk om te weten dat het maximale in die vergunning zit wat

op dat moment haalbaar is conform wet- en regelgeving. Daarna kreeg je de operationele fase, waarin een spoorwegonderneming een veiligheidszorgsysteem heeft, een machinist dagelijks checkt en er een onderhoudsplan is bij zo'n trein dat je goed moet opvolgen et cetera.

De **voorzitter**: Is het theoretisch en praktisch mogelijk dat er voor een bepaald onderdeel, bijvoorbeeld een bodemrooster, geen specifieke eisen zijn? Wordt er dan niet specifiek naar gekeken of dat een veiligheidsissue is? Of is dat iets wat meegenomen wordt in een algemene weging?

De heer **Van Herwaarden**: Ik denk dat laatste.

De **voorzitter**: Hoe dan?

De heer **Van Herwaarden**: Buiten de specificaties in de TSI's, dat geharmoniseerde minimum, is er een bepaalde vrijheid voor een producent om dingen buiten die scope te fabriceren. Ik hoorde vanmorgen de heer Borger "interieur" zeggen. Ik denk dat dat een goed voorbeeld is. Er zijn vrijheden om te fabriceren, maar je wilt dan natuurlijk een goed product maken dat ook getest zal moeten worden.

De **voorzitter**: Bijvoorbeeld of ze goed bevestigd worden of dat er bij een botsing niet iets gebeurt met zo'n interieur. Het is misschien geen "veiligheidsafvinkpunt" -- dat klinkt een beetje raar -- maar er wordt toch gekeken of er sprake is van een veilige keuze.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat is het valideren van het beoogde ontwerp. Je bedenkt iets in theorie en op de tekentafel met de beste experts en ingenieurs die erbij betrokken zijn, maar je moet het in de praktijk uiteindelijk een behoorlijke periode proberen. Dan weet je of het echt doet wat je hoopte dat het zou doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even over de vraag of de inspectie wel of niet onder de trein mag kijken, een trein mag inspecteren. Mevrouw Thunnissen

las vanochtend zelfs een stuk voor uit de wetgeving, waarvan zij zei: ik interpreteer het zo dat het niet mag. U zegt dat het wel mag en de heer Borger zei vanochtend ook dat het wel mag. Hoe komt het dat daar binnen de ILT anders over wordt gedacht? Waar komt de spraakverwarring vandaan?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien zegt de wet zuiver wel dat ik het niet zou mogen. In mijn hoofd speelt misschien mee dat in de periode daarvoor de inspectie wat directiever was: als je het nu zo doet, dan komt het wel goed met de vergunning. Wij hebben bij dit project in 2011 heel nadrukkelijk afgesproken dat iedereen rolvast is. De inspectie toetst en de aanvrager, de producent en de keuringsinstantie pakken hun rol. Dat geheel maakt dat we het spel goed kunnen spelen.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw interpretatie is in ieder geval dat de inspectie wel degelijk zelf naar een trein mag kijken. Wat was een reden geweest om naar de trein te kijken? Wat was voor u een situatie geweest waarvan u dacht: het wordt nu tijd dat we naar de trein kijken?

De heer **Van Herwaarden**: Ik verzin het ter plekke: ERTMS, dat overigens boven verwachting presteerde. Stel dat ik in die laatste vergadering in mei had gehoord: die machinist krijgt elke keer pop-ups op zijn display en die raakt helemaal in verwarring, maar we hebben dat opgelost op een bepaalde manier en hij klikt dat gewoon steeds weg. Dan had ik gezegd: voordat ik die vergunning afgeef, wil ik toch weleens zien of dat wel zo makkelijk gaat. Dan had ik daar meer van willen weten.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent een expert als het gaat over de wet en over de technische specificaties. Dat is ook de reden waarom u bent geselecteerd voor dit project. Het is ook belangrijk dat de commissie weet hoe u de wet interpreteert. U kent de wet en u zegt: volgens de wet mag je als inspectie naar de trein kijken.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, volgens mij wel. Als ik dat gewild had -- dat hoorde ik de heer Borger ook zeggen -- dan had ik dat gewoon gedaan. Sterker nog, waarschijnlijk was ik dan geholpen en gefaciliteerd. Overigens gaat het om de vergunningverlening. Ik werk bij de afdeling vergunningverlening, wat je meer kantoorwerk zou kunnen noemen. Wij hebben ook de afdeling handhaving. Mijn collega's, die ik heel goed ken van twintig jaar wachtdienst, waren al jarenlang aan het meerijden met die trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben het nu over de toelating en kijken naar uw rol. Medio 2012 heeft HSA de formele vergunningsaanvraag voor de Fyra ingediend. Hoe vaak was er overleg over de Fyra tussen de keuringsinstantie Lloyd's en u als inspecteur?

De heer **Van Herwaarden**: Je zou kunnen zeggen zo vaak als nodig. De aanvrager was bezig met het doen van testen en het afronden van dossiers. Af en toe hadden we die contactmomenten. Ik schat in dat het fysiek één keer in de twee maanden is geweest. Tussendoor werd ik met e-mailwisselingen op de hoogte gehouden als er bepaalde fasen afgerond waren. Als er een rapport beschikbaar was waarvan de aanvrager wist "dit is een keydocument voor de vergunning", dan voedden ze mij daar natuurlijk mee en kon ik het alvast bestuderen. Dan kon ik checken of ik het begreep, of ze iets vergaten waren, en dan kon ik inspreken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus uw communicatie was via de mail en één keer in de twee maanden ook fysiek een gesprek.

DVIS, de Belgische inspectie, organiseerde zelf bijeenkomsten om met verschillende partijen te overleggen, het zogenaamde comité de mise en service. Dat waren bijeenkomsten met AnsaldoBreda, de Belgische versie van ProRail en de Belgische inspectie om wat meer feeling te krijgen bij het project. DVIS, de Belgische inspectie, nam ook regelmatig deel aan de high-level meetings. Bij die high-level meetings zaten HSA, AnsaldoBreda en NSFSC, de leasemaatschappij en straks eigenaar van de treinen. De ILT heeft nooit deelgenomen aan dat soort bijeenkomsten en heeft ook niet zelf bijeenkomsten georganiseerd. Waarom niet?

De heer **Van Herwaarden**: Volgens mij heeft mijn toenmalige leidinggevende wel degelijk deelgenomen aan die high-level meetings. Ik weet zeker dat ik begin 2012 een mail van hem daarover heb gekregen als terugkoppeling uit zo'n high-level meeting.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn heel wat high-level meetings geweest, volgens mij zeventien in totaal. U zegt dat u zeker weet dat uw leidinggevende in ieder geval één keer bij zo'n high-level meeting is geweest.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, begin 2012.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij gaan dat nog even heel goed na. Maar in ieder geval organiseerde de ILT niet zelf heel veel bijeenkomsten om met meerdere partijen aan tafel te zitten.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt en dat hebben we ook heel bewust gedaan, zou je kunnen zeggen. Volgens mij was dat ook nadrukkelijk de lijn die onze inspecteur-generaal in 2009 heeft ingezet: het is belangrijk om rolvast te zijn, om voorspelbaar te zijn in wat je van de ILT mag verwachten. Dat was ook in mijn periode. Ik noemde die pressurecookersessies. Het was een van de collectieve frustraties in het project: het liep al wat langer, het was allemaal heel verklaarbaar en het toetskader was nog steeds niet helemaal duidelijk voor iedereen. Toen hebben we het echt een keer goed vastgezet: rolvastheid, een helder toetskader en iedereen blijft op zijn eigen stoel zitten. Dat gold ook voor mij. Ondanks mijn technische achtergrond bij problemen niet direct interveniëren, maar even de ruimte geven, vooral je eigen procesmanager, was mijn opdracht.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het dus belangrijk om vanuit de inspectie niet zelf allerlei overleggen te plannen, maar wel bilateraal contact te hebben met Lloyd's. Een collega-inspecteur meldde op 16 december 2010 dat hij eigenlijk uitsluitend bilateraal overleg wilde met de aanvrager, dus u hebt eigenlijk die lijn voortgezet.

De heer **Van Herwaarden**: Zo kun je het wel zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was uw indruk van de kwaliteit van Lloyd's?

De heer **Van Herwaarden**: Goed.

Mevrouw **Bergkamp**: Waar baseerde u dat op?

De heer **Van Herwaarden**: Sowieso de professionaliteit in de communicatie in het algemeen. Als ik technisch doorvroeg op onderwerpen, kreeg ik daar vanuit mijn professie een goed antwoord op. Ook de snelheid waarmee ze mij bedienden, vond ik prettig. De certificaten voor zover ik daar, zeg maar, achter heb gevraagd ...

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

De heer **Van Herwaarden**: Daar komen we misschien nog op. Ook daar was steeds een goed verhaal, wat mij vertrouwen gaf.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus uw indruk op basis van uw eigen ervaring was dat ze snel reageerden. Als u wat vroeg, kreeg u ook goed deskundig antwoord. Kende u ze ook vanuit de sector?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, de heer Borger had ik nog nooit ontmoet. Ik moet een aantal mensen wel gekend hebben, want ik heb zelf ook nog een poosje bij NedTrain Consulting gewerkt voordat ik naar de inspectie verhuisde.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net al iets over die pressurecookerbijeenkomst. In 2011 maken Lloyd's, HSA en de inspectie bindende afspraken: wie doet nu wat? Duidelijk wordt dat de inspectie kijkt of het dossier volledig is en of het proces is verlopen conform de wet- en regelgeving. Er staat ook in dat documenten inhoudelijk worden beoordeeld, dat dat wordt bepaald op basis

van een risicoafweging en dat de inspectie daar transparant over is. Waarom bent u zo open over uw werk? Je hebt een andere rol als inspectie. Je geeft eigenlijk aan dat je transparant bent over datgene waar je naar kijkt.

De heer **Van Herwaarden**: Volgens mij worden we van belastinggeld betaald en heeft iedereen er recht op om te zien wat een inspectiedienst doet. In die zin ben ik transparant.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik bedoel: in de relatie met Lloyd's geeft u heel duidelijk aan waarnaar u gaat kijken. Dat is even de vraag.

De heer **Van Herwaarden**: Nou, ik vind zelf dat we het op dat punt juist wat beter kunnen doen, maar dat is onze interne kwaliteit. Dat is helemaal niet zo expliciet gebeurd. Er was geen lijstje met risico's: hier en hier ga ik naar kijken. Er was wel het reguliere overleg en mijn daadwerkelijke optreden daarin, dat risicogebaseerd was. Dat kun je gewoon nalezen in de verslagen van de meetings die we hadden. Dan vraag ik in de laatste fase in mei 2012: kun je nog eens uitleggen wat zo'n SD-certificaat bij jullie nu inhoudt; wat heb je dan gedaan? Ik begrijp dat we daar straks over gaan praten, dus dat hoeft ik nu niet te doen. Zo zijn er nog een aantal technische onderwerpen geweest ...

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het een voordeel om van tevoren transparant te zijn, ook tegenover Lloyd's, over waar u precies naar ging kijken?

De heer **Van Herwaarden**: O, dat wisten ze niet van tevoren. Nee, dat was ook wel weer een verrassingseffect ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dan is het goed dat ik nog even doorvraag. Er is een afspraak gemaakt dat er een inhoudelijke toets wordt gemaakt. Het dossier moet kloppen, het proces moet voldoen aan de wet- en regelgeving en er wordt gekeken naar een aantal documenten op basis van een risicoafweging. Wij hebben het ook in dat verslag gelezen: daar moet de inspectie transparant over zijn. Hoe moet ik dat dan interpreteren?

De heer **Van Herwaarden**: Wat ik u net schetste. Het is wellicht een verbeterpunt om dat nog eens expliciet op een lijstje te hebben. Ik kwam in 2011. Er waren al zeven jaar voorbijgegaan in onderling overleg, dus er waren al allerlei risicovolle situaties besproken. Natuurlijk, sommige dingen zijn zo'n open deur. Het ERTMS is een nieuw systeem, dus per definitie zouden daarin extra risico's kunnen zitten. Dat geldt sowieso voor het beveiligingssysteem van die trein. Dat kreeg natuurlijk extra aandacht. Daar zijn we dan transparant over. Maar ja, het is ook een beetje een open deur.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom zou u dat van tevoren aangeven? Wat is daar het voordeel van? Het is heel duidelijk afgesproken: wij zijn transparant over die risicoafweging.

De heer **Van Herwaarden**: U doelt op de brief die in de Tweede Kamer ligt over de drie dingen die wij doen, van 17 juni 2013. Ik heb gecheckt of het proces goed was, de documenten en ik kijk naar speciale risico's. Maar die staan niet bij elkaar netjes op een lijstje, als u dat bedoelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben het wel netjes op een lijstje gezien, met de opmerking dat de ILT daar transparant over is. Maar dat kunt u even niet plaatsen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee. Dan moet u mij even helpen van welk jaar dat lijstje dateert.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga even snel door mijn informatie. November 2011 komen HSA, IVW en Lloyd's tot definitieve en bindende afspraken. De inspectie zegt daarbij bij de beslissing over de verlening te kijken naar volledigheid en het proces te beoordelen op een deel van de inhoud aan de hand van een risicoafweging. Daarbij wil en zal IVW meer transparant zijn over de inhoud van de risicoafweging. Dat is eigenlijk letterlijk wat ik net zei.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, u hebt gelijk. Ik denk dat ik dat gedaan heb in die overleggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Fijn dat we het daarover eens zijn, maar mijn vraag is: waarom wilde u daar transparant over zijn? Kunt u daar nog een beeld bij hebben of weet u het niet meer?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, nu u het zegt, komt er wel weer wat boven. Een van de verwijten -- om het maar heel vierkant te zeggen, maar dan is het ook heel duidelijk -- die bij die pressurecookersessie naar boven kwamen, was: ILT stelt soms nieuwe eisen en motiveert dat niet. Dat is natuurlijk niet goed voor een inspectiedienst van de rijksoverheid. Wij mogen helemaal geen nieuwe eisen stellen. Eisen worden in de wet- en regelgeving gesteld. Ik heb mij dat aangetrokken. Vanaf dat moment moet je zo transparant mogelijk zijn, je eigen proces managen, verwachtingen managen over wat je gaat doen, wat je graag wilt zien en ook wanneer het goed genoeg is.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarmee neem je niet het risico dat als je zo transparant bent, de ander precies weet waar je naar gaat kijken. Wij hebben er vanochtend uitvoerig over gesproken. Je bent afhankelijk van de informatie van een partij, maar je wilt natuurlijk ook controleren: is het allemaal wel goed, is het volledig, klopt dat? Als je van tevoren al aangeeft dat je daar transparant over bent, dan kan er een risico zijn.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat zou kunnen. Maar zoals ik u schetste, was dat helemaal niet zo transparant. Ik denk dat het voor hen wel regelmatig een verrassing is geweest waarop ik ging doorvragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel even samen. Uw communicatie met Lloyd's vond veelal plaats via de mail; één keer in de twee maanden was het fysiek. De Nederlandse inspectie heeft ervoor gekozen om niet net als de Belgische inspectie eigen bijeenkomsten te organiseren om meer feeling te krijgen bij het proces, maar om zich zuiver te houden aan het bilaterale overleg. Van de high-level meetings weet u in ieder geval uit uw herinnering

dat uw leidinggevende daar één keer geweest is. Uit onze informatie blijkt dat bij de zeventien bijeenkomsten de ILT praktisch nooit aanwezig was.

Daardoor krijg je natuurlijk minder informatie vanuit verschillende partijen. Er is een moment geweest, de pressurecooker, waarop u bindende afspraken hebt gemaakt over rollen en verantwoordelijkheden. Daar hebben we het net uitvoerig over gehad.

De voorzitter: U gaf net een interessant voorbeeld: als machinisten een alarmpje zouden krijgen en een knop zouden wegdrücken, dan zou dat een moment zijn waarop u kritische vragen stelde. Ik zat na te denken, maar inmiddels komt het naar boven. Op enig moment steeg dat beeld op in diverse testrapporten. Op momenten dat de trein de grens overgaat, gaan iedere keer alarmbellen van dingen die niet kloppen, dus alles wordt weggedrukt. Was dat typisch iets waarvan u dacht: hé, wacht eens even, wat is hier aan de hand, nu ga ik mij er anders mee bemoeien?

De heer Van Herwaarden: Nee, want dan had ik dat gedaan. Het is wel aan de orde geweest in de reguliere overleggen. Het klopt dat bij de grensovergang de dingen in het begin nog niet waren zoals ze uiteindelijk wel zijn geworden. Daar zijn die testen ook voor geweest. Onder een verklaring van geen bezwaar die ik uitgaf om daar testen te mogen doen, wordt dan getest of ERTMS doet wat het moet doen. Dan worden er nog dingen gefinetuned. Dat heeft daar plaatsgevonden, dus die inbelfunctie in het radio block centre die op een gegeven moment nodig is voor ERTMS, werkte niet altijd even goed met -- het wordt een technisch verhaal -- de kaartjes die gebruikt werden. Daar kunnen dus dingen optreden. Als ik dan weet wat het probleem is en ook een idee krijg hoe ze het oplossen, dan hoef ik dat niet zelf te zien. Dan geloof ik op een gegeven moment wel dat dat gaat lukken.

De voorzitter: Het was net een toevallig voorbeeld. U noemde het en ik had het gelezen. Daarom dacht ik: even kijken. Ik zit ook heel goed naar u te kijken terwijl u met mevrouw Bergkamp spreekt. Ik leg het maar gewoon even in het midden. Op een bepaald moment zei u: iedereen moest terug

naar zijn eigen rol en ik moest vooral mijn eigen proces managen. En u keek gewoon een beetje beteuterd.

De heer **Van Herwaarden**: Als technneut -- dat geldt ook voor vanmiddag -- zou je best wat meer de diepte in willen om lekker die technisch moeilijke dingetjes op te lossen, maar dat was niet de bedoeling in mijn rol als ILT. Ik toets en daarom moet je verstand van zaken hebben, maar je bemoeit je niet met de oplossingen. Ik weet niet of u het nog over signalen wilt hebben, maar er waren natuurlijk ook weleens signalen die je lopende het proces kreeg. Wat doe je daar dan mee? Je luistert daarnaar en je denkt: moet ik daar nu per se wat mee of komt dat gewoon terug in het reguliere dossier?

De **voorzitter**: Daar komen we zo nog op.

De heer **Van Herwaarden**: Dan geef ik mijn partijen ruimte om hun rol te vervullen.

De **voorzitter**: U gaf in het verhoor ook al aan dat u ervaring had bij de voorloper van Lloyd's, dat u daar al kennis en ervaring had opgedaan. Het is een heel kleine wereld, die ingenieurswereld. Is het nou een "ons kent ons"-wereld?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat ook weer niet. De wereld wordt ook steeds Europeser. AnsaldoBreda was bijvoorbeeld vrij om een andere notified body te kiezen. Dan had ik misschien wel andere mensen ontmoet.

De **voorzitter**: Nu had u de mensen van Lloyd's ontmoet, u kende ze en dus had u er al vertrouwen in?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, ik zei dat ik de heer Borger niet kende. Een aantal anderen had ik ooit wel een keer, ook in dit proces, ontmoet. Dat waren oud-collega's van mij, althans een enkele, maar dat was van behoorlijk lang geleden.

De **voorzitter**: Geeft het dan extra comfort wanneer zo'n keuringsinstantie de keuring doet, omdat u ze kent, althans niet persoonlijk, maar wel wie het zijn?

De heer **Van Herwaarden**: Soms kan dat wel een voordeel zijn, omdat je weet wat voor vlees je in de kuip hebt en dat het serieuze mensen zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: U ging in uw werk ook uit van het vertrouwen in Lloyd's. Wij hebben vanochtend met mevrouw Thunnissen gesproken over het "vertrouwen, tenzij"-principe. Daar ging u ook van uit?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar bij vergunningverlening is er toch behoorlijk wat geregeld. Dan heb je minder vertrouwen en meer checks op dingen. Dan moeten er dingen gewoon gebeuren. Er moeten certificaten zijn et cetera.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u had vertrouwen in Lloyd's als keuringsinstantie?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat was wel mijn uitgangspunt. Dat is ook wat een belangrijke aanbeveling in Europa zegt over mijn taak. Er is een aanbeveling over hoe je materieel toelaat. De nieuwste is 2014/897/EU, waarin staat dat ik geen dingen mag eisen, bijvoorbeeld dat testen dubbel gedaan worden of overgedaan worden, tenzij ik daar gereede twijfel, justified doubt, over heb.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat iedereen zich goed moet houden aan zijn of haar rol.

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U maakte net een mooi bruggetje naar signalen; hoe raadt u het? Vanaf 2005 kwamen regelmatig berichten in de media over Denemarken, waarvoor AnsaldoBreda treinen had gemaakt, omdat er

problemen waren. Ook de Deense Rekenkamer kwam met berichten. Welke consequenties hebt u zelf verbonden aan die berichten in de media, die zorgen over de treinenbouwer AnsaldoBreda?

De heer **Van Herwaarden**: U zegt 2005.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarna. Dat was eigenlijk de start. Daarna zijn er regelmatig berichten gekomen in de media.

De heer **Van Herwaarden**: Ik heb daar eigenlijk niets mee gedaan. Dat kan ik zo ongeveer vierkant wel zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist het wel?

De heer **Van Herwaarden**: Ik had wel op een gegeven moment gehoord van Denemarken, zoals iedereen dat volgens mij in de krant had kunnen lezen.

Mevrouw **Bergkamp**: En u dacht niet: verdikkeme, dat is de treinenbouwer waarmee ik nu bezig ben met de vergunningverlening?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, in die zin krijgt bij mij iedereen gewoon een eerlijke kans.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar je kunt het ook zien als extra informatie.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, oké. Ik had het in mijn achterhoofd, maar het veranderde niet hoe ik acteerde op mijn dossier. Dat zou sowieso goed moeten zijn, wilde ik daar ooit mijn handtekening onder zetten.

Mevrouw **Bergkamp**: U had het in uw achterhoofd, in ieder geval dat wel. U was er ook bekend mee. In april 2012 attenderen twee collega-inspecteurs u op een blogbericht over problemen met de Fyra. Dat bericht noemt onder andere problemen met de software, het doorbranden van printplaten, opengaande deuren tijdens ritten, losse kabels en hoge onderhoudskosten.

Een van die inspecteurs, uw collega, schrijft een drama te verwachten. De andere vraagt: of bevestigt dit wat wij eigenlijk al weten? Hoe bent u met dat bericht omgegaan? Dat is dan niet uit de media, maar het zijn uw eigen collega's.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt, maar overigens collega's van de afdeling handhaving, die dagelijks buiten zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar die ziet u wel gelukkig nog als collega?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, zeker wel. Daar hoorde je weleens wat van. Dit is overigens van een blog die niet meer te achterhalen was. Wat ik ermee deed: ik las het en concludeerde ook ... U noemt deuren. Dat was een openstaand issue. Ik had op dat moment nog twaalf technische onderwerpen die ik aan het bespreken was met de aanvrager.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ook losse kabels, hoge onderhoudskosten. Er stond veel meer in dat blogbericht.

De heer **Van Herwaarden**: Daar kon ik eigenlijk niet veel mee. Er was niet direct een actie die ik daarop kon plegen. Verder constateerde ik dat er een overlap in zat. Het was nog de testfase. Er was nog geen vergunning, dus het was logisch dat dingen nog niet af waren. Daarom was er juist een testfase en reden die treinen nog onder een vgb.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dit was een bericht uit april 2012, dus dat is niet echt nog helemaal aan het begin. Het was bijna aan het einde.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar dossiers werden nog afgerond, er waren nog openstaande technische onderwerpen en er zat een grote overlap in, dus ik heb het in mijn achterhoofd gehouden en ben verder in het reguliere overleg getreden, zoals ik dat steeds deed.

Mevrouw **Bergkamp**: In het blogbericht stond ook: twijfels of de Fyra ooit zal worden toegelaten. Het was dus wel een krachtig signaal, maar u zegt: ik heb het gelezen en ik heb daar geen consequenties aan verbonden. U werd niet extra gealarmeerd, eerst door de berichten vanuit Denemarken langzamerhand, waarvan u zegt: het zit in mijn achterhoofd. In april 2012 zeggen twee collega's van een andere afdeling: bevestigt dit wat we al weten, een drama is te verwachten.

De heer **Van Herwaarden**: Ik moet dan toch maar teruggaan. Ik had het echte dossier voor mij liggen, met de echte aanvrager en de echte discussies die daar nog over liepen. Ik zou overtuigd moeten worden van de goede afloop van alle onderwerpen die nog openstonden -- dat ben ik uiteindelijk ook -- voordat mijn handtekening daaronder zou komen. Tot die tijd pak je signalen mee ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het is niet zo dat u op basis van deze signalen dacht: ik moet toch even met Lloyd's gaan praten over kwaliteit en betrouwbaarheid, opengaande deuren, losse kabels en onderhoudskosten?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was voor u geen signaal om Lloyd's hierover extra te bevragen?

De heer **Van Herwaarden**: Dat heb ik toen niet bedacht, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom niet?

De heer **Van Herwaarden**: Ik schets u dat ik het meeneem in het reguliere overleg. Er was een grote overlap. Deuren, een printplaat die een keer doorbrandt. Ja, dat kan gebeuren. Dan moet je misschien nog even wat oplossen, maar daar was die test- en validatiefase juist voor. Het zou erger geweest zijn als na de vergunning dergelijke dingen nog zouden optreden.

Mevrouw **Bergkamp**: Laat dat nou ook gebeurd zijn. Naderhand zijn een aantal zaken uit dat blogbericht uitgekomen, maar u hebt er geen consequenties aan verbonden. U dacht niet: ik moet Lloyd's extra bevragen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat in ieder geval niet?

De heer **Van Herwaarden**: Eigenlijk niet.

De **voorzitter**: Het fascinerende hieraan is dat ongeveer een maand later de certificaten worden afgegeven. Is dat dan niet juist een moment dat u denkt: hé, binnen een maand tijd krijg ik zulke zorgwekkende signalen en een paar weken later zijn alle certificaten rond?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar mijn laatste twee overleggen ... Inderdaad, toen kwamen we echt in een heel drukke fase: 21 mei groot overleg, twaalf openstaande punten, 31 mei. Dat was de fase, inmiddels dan toch weer een maand na deze signalen, waarin ik de laatste puntjes op de i ben gaan zetten qua plausibiliteitscheck. Inmiddels had ik de laatste documenten binnengekregen. In die twee vergaderingen heb ik vijf aanvullende documenten gevraagd op onderwerpen die vanuit het risico belangrijk zijn. Daarmee verdampten eigenlijk alle signalen, die daarvoor wat vaag geweest waren. Bovendien, met geruchten kun je niks op een gegeven moment.

De **voorzitter**: Wist u dat er geen toezicht was gehouden op Lloyd's als keuringsinstantie?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat wist ik niet.

De **voorzitter**: Sinds wanneer wist u dat?

De heer **Van Herwaarden**: Ik weet dat Horvat dat geconcludeerd heeft. Dat is ook een van de twee issues die zij maakten richting ILT. Ik vond het overigens wel een verbazingwekkende conclusie, want ik weet dat het een aantal jaren ten onrechte niet was gebeurd bij ons. Maar vanaf 2010 was er elk jaar, gewoon zoals het hoort, wel toezicht op Lloyd's als NoBo, als keuringsinstantie. In 2010 hebben wij ook een actie verlangd van Lloyd's. Wij hebben bevonden dat die in 2011 niet meer aanwezig was. Ook de jaren daarna hebben zij goed gepresteerd en geacteerd zoals wij dat toetsen, maar dat zijn dan de collega's van de vergunningverlening bedrijven.

De **voorzitter**: Ik ben gewoon op zoek: welke combinatie van factoren zou hebben gemaakt dat u de signalen niet alleen in uw achterhoofd had gehouden, maar er ook actief op zou hebben geacteerd? Als u had geweten dat er geen toezicht werd gehouden op Lloyd's -- en dan al die signalen van Denemarken, een blogbericht en vervolgens een certificaat -- had u dan misschien wel geacteerd?

De heer **Van Herwaarden**: Ik acteerde voortdurend, maar niet op basis van geruchten.

De **voorzitter**: Dit is geen gerucht: geen toezicht op Lloyd's. Dat is gewoon een feit, dus dat komt erbij. Denemarken was ook geen gerucht. Dat zijn gewoon gierende problemen.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar dat was wat mij betreft wat vaag, wat ouder. Wat het toezicht op Lloyd's betreft: ik kwam in 2011. In 2010 was het in orde, in 2011 was het in orde en in 2012 was het in orde. Ik had dus geen twijfels over de keuringsinstantie Lloyd's Register Nederland, de NoBo. Uitgangspunt was: ze zijn gecertificeerd, dus wat daar uitkomt is goed, om het maar simpel te zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch nog even over dat blogbericht voordat we daar misschien te snel overheen stappen. Een van uw collega's zegt: NS zou er goed aan doen de bestelling van de Fyra helemaal te annuleren en alsnog de

(...) te kopen. In dat blogbericht staan toch echt wel wat heftige uitspraken. Wij hebben ons hier vaak afgevraagd waarom in godsnaam voor AnsaldoBreda is gekozen. De afdeling commercie eist een speciaal voor Nederland ontworpen trein. Het ziet er bijzonder slecht uit voor de Fyra. In alle ritten waren er problemen met de software en in 20% van alle ritten brandden de printplaten door. Het beveiligingssysteem geeft onbekende foutcodes, waardoor de treinen zonder aanwijsbare oorzaak stil komen te staan. Het is in ieder geval opgesteld door mensen die ervan wisten, kijkend naar de feitelijkheid. Dan zijn er twee collega's die zeggen: bevestigt dit wat we al weten? Hebt u die collega's opgebeld om te vragen: goh?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, niet gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kan dat dan als twee collega's van een andere afdeling -- het is dus niet een ver-van-me-wegshow, u zit in hetzelfde gebouw, neem ik aan -- met elkaar mailen: bevestigt dit wat wij al weten?

De heer **Van Herwaarden**: Ik neem alle signalen altijd serieus. Maar ja, bij zo'n slotzin denk ik: ik ben de NS niet, ik kan ze niet meer afbestellen; wat moet ik nou doen?

Mevrouw **Bergkamp**: Als een collega zegt "bevestigt dit wat we al weten?", kun je misschien denken: ik bel die collega op, wat weten we dan al, wat is er dan? Maar u hebt dat niet gedaan?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat heb ik toen niet gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt niets gedaan met die signalen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat ik het nu misschien wel beter gelezen heb dan toen, want toen heeft het gewoon in de bulk van de mails gezeten die ik doornam.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij de aanvraag worden documenten opgestuurd en u kunt dan ook nog aanvullende informatie vragen. De keuringsinstantie stuurt een aantal standaarddingen op: het eindrapport, de certificaten, een verklaring van de fabrikant dat alle treinen conform het ontwerp zijn gemaakt, een aanvraagformulier. Dat zijn de standaarddingen die altijd worden verstrekt. Welke informatie hebt u aanvullend opgevraagd?

De heer **Van Herwaarden**: Een belangrijk document dat niet automatisch geleverd werd, was de safety case.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is een safety case?

De heer **Van Herwaarden**: De safety case beschrijft de hele veiligheid van de trein en alle constraints, dus alle openstaande punten waarmee een toekomstige gebruiker rekening moet houden. Dat was dus een belangrijk document. Ik heb dat expliciet laten opsturen en ik heb dat bestudeerd, want ik wilde zien wat daarin naar voren kwam: wat is nog niet 100% conform wet- en regelgeving, wat blijft er op die zeef liggen en wat vind ik daarvan?

Mevrouw **Bergkamp**: Dus dat was extra informatie die u hebt opgevraagd?

De heer **Van Herwaarden**: Dat was extra informatie. Zo heb ik nog vier documenten gevraagd, waaronder twee notified body statements over twee belangrijke onderwerpen waar risico's aan zaten. Maar om die eerste af te maken: ik wilde van die safety case ook de dingen zien die dan op de zeef blijven liggen richting toekomstige gebruiker. Dat is enerzijds HSA, de spoorwegonderneming die daarmee moet gaan werken en anderzijds ProRail, de infrastructuurbeheerder, die ook te maken heeft met dingen die niet 100% kunnen zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus dat is heel belangrijke, heel essentiële informatie?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat is belangrijk, want het heeft ook met ontsporingrisico en daardoor kans op letsel voor reizigers te maken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus dat hebt u opgevraagd?

De heer **Van Herwaarden**: Daar ben ik in gerustgesteld, want die waren geaccepteerd door zowel HSA als ProRail. Het is voor mij belangrijk om vast te stellen wat er aan speciale gebruikerswensen of -eisen bij die trein zat.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is helder, voordat we er een heel technisch verhaal van maken. Het is belangrijk om te horen dat de safety case heel essentieel is. U hebt ook nog wat meer informatie opgevraagd over ERTMS en over de onderhoudssystematiek.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, onderhoud vind ik ook belangrijk. Er moet een onderhoudsboekje bij een trein zitten, dus laat dat dan eens zien. Dat heb ik ook ontvangen. Dan bestudeer je dat weer.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u hebt drie à vier extra aanvullende documenten opgevraagd?

De heer **Van Herwaarden**: Vijf.

Mevrouw **Bergkamp**: Vijf? Wat zijn de andere twee onderwerpen dan?

De heer **Van Herwaarden**: De safety case, het onderhoudsdocument ...

Mevrouw **Bergkamp**: ERTMS.

De heer **Van Herwaarden**: Er speelden nog twee onderwerpen. Wielflensmonitoring is ook een belangrijk onderwerp: het slijtagegedrag van het wiel en het loopvlak met de rails.

Mevrouw **Bergkamp**: En het vijfde onderwerp?

De heer **Van Herwaarden**: Zijwindgevoeligheid. We hebben de Moerdijk in het traject zitten. Als dat niet 100% conform is ...

Mevrouw **Bergkamp**: Voor alle ingenieurs die nu meekijken: die genieten van dit soort onderwerpen.

De heer **Van Herwaarden**: Ik hoop het.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie bepaalt eigenlijk welke documenten extra worden opgevraagd? Bent u dat?

De heer **Van Herwaarden**: Ik, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent degene die zegt: er moet nog aanvullende informatie komen over een aantal onderwerpen?

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe bepaalt u welke documenten worden opgevraagd?

De heer **Van Herwaarden**: Dat is dus het vakmanschap dat je nodig hebt als inspecteur bij de behandeling van zo'n aanvraag. Een aanvraag voor de V250 is natuurlijk een grote aanvraag.

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt mij wel lastig. U zei net dat u geen ervaring hebt met het toelaten van treinen. Dan lijkt het mij best lastig om te bepalen wat je moet opvragen. Hoe doe je dat?

De heer **Van Herwaarden**: Dan helpt het als je 20 jaar spoorervaring hebt en 100 veiligheidsonderzoeken hebt gedaan met meer dan 100 aanbevelingen. Dan weet je hoe de hazen lopen en waar de risico's zitten. Dat is natuurlijk het allerbelangrijkste. Vandaar dat ik bij dat ontsporingsrisico uitkwam en meer wilde zien.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus op basis van uw vakmanschap bepaalt u welke aanvullende informatie wordt opgevraagd. Over een vijftal onderwerpen hebt u dat ook gedaan.

Horvat is een adviesbureau dat onderzoek heeft gedaan naar de vergunningverlening, op verzoek van het departement. Daarin wordt geconcludeerd dat de inspectie bij de Fyra een procestoets heeft gedaan en geen volledige inhoudelijke toets. De Belgische inspectie zou wel een diepgaande beoordeling hebben uitgevoerd. Bent u het eens met die conclusie?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, want zoals ik u net schetste heb ik meer gedaan dan bij wijze van spreken papier stempelen. Ik vind dat te kort door de bocht van Horvat. Ik was natuurlijk blij met de conclusie dat het proces was ingericht en uitgevoerd conform de wet- en regelgeving die daarvoor staat. Dat wist ik zelf wel, maar het is heel fijn als een extern bureau dat ook nog eens bevestigt en dat in de Tweede Kamer komt.

Mevrouw **Bergkamp**: Een proces kan goed zijn, maar de uitkomst of het resultaat kan niet goed zijn. Ook in een proces kun je besluiten nemen die inhoudelijk misschien niet kloppen. De conclusie van Horvat is: het proces is verlopen volgens de wet- en regelgeving ...

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar Horvat concludeert meer, namelijk -- die conclusie deel ik ook -- dat de wet- en regelgeving die ervoor staat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat het proces daaraan heeft voldaan. Dat staat er letterlijk in.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat zeggen ze, maar ook dat er voldoende wet- en regelgeving is, om die even beet te pakken.

Mevrouw **Bergkamp**: Er hoeft geen nieuwe wet- en regelgeving bij te komen, maar mijn vraag aan u was als volgt. U bent het er niet mee eens dat er geen

volledige inhoudelijke toets is geweest. U zegt dat u wel degelijk een aantal aanvullende documenten hebt opgevraagd.

De heer **Van Herwaarden**: Je moet vakmanschap hebben om die inhoud te kunnen beoordelen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Van Herwaarden, er staat nog iets anders in het Horvat-rapport: dat niet of nauwelijks de onderliggende keuringsdocumentatie bekeken is om zich te vergewissen van de onderbouwing.

De heer **Van Herwaarden**: Die conclusie deel ik dus niet om redenen die ik u net schets. Ik heb die vijf dingen gedaan ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er zijn honderden documenten, toch? Dat hebben wij gezien.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, precies. Het zijn er misschien wel duizenden, als je alle tekeningen van de trein meeneemt. Maar dat wil niet zeggen dat ik die allemaal wil hebben. Er zijn veertien top-leveldocumenten. Die waren het belangrijkste.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u bijvoorbeeld de auditrapporten gelezen over het kwaliteitsmanagementsysteem?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, die nou weer wel. Dat vond ik ook een belangrijk onderwerp.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u hebt alle auditrapporten gelezen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, niet alle, maar wel een aantal. Ik doe een plausibiliteitscheck. Ik hoef niet alles nog eens over te doen, want dan ben je fulltime daarmee bezig. Een plausibiliteitscheck betekent een steekproef zo u wilt. De belangrijkste documenten bestudeer je goed en daar ga je op door.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vroeg net aan u over welke vijf onderwerpen u aanvullende informatie hebt. Zaten daar ook de auditrapporten bij of krijgt u die er standaard bij?

De heer **Van Herwaarden**: In de vergadering van 21 mei heb ik doorgevraagd over de SD-module: wat betekent dat SD-certificaat van jullie, keuringsinstantie? Toen hebben zij mij uitgelegd: we zijn acht keer naar Italië geweest tussen 2007 en 2011, dan doen we die en die dingen en daar hebben we soms ook discussies moeten voeren om tot dit certificaat te kunnen komen. Dat was belangrijk voor mij, zodat ik vertrouwen had in dat certificaat om er mijn vergunning op te kunnen baseren.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar kijkend naar de conclusies van Horvat dat de onderliggende keuringsdocumentatie niet of nauwelijks is bekeken, zegt u: dat klopt niet?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebben zij vastgesteld, maar u zegt: daar herken ik mij niet in, want ik heb wel degelijk een aantal nota's opgevraagd die een onderbouwing geven.

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U had het over vijf aanvullende documenten. We willen echt even dat beeld krijgen. Wij hebben hier een rapport waarin iets wordt gesteld en u stelt daar iets tegenover. Hoeveel documenten hebt u uiteindelijk bekeken, even los van de formele documenten die er standaard bij zitten: het certificaat, het keuringsrapport, de verklaring van AnsaldoBreda en het aanvraagformulier? Vijf hebben we er gehad.

De heer **Van Herwaarden**: Veertien heel goed bestudeerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zijn de standaarddingen. Vijf hebt u extra opgevraagd.

De heer **Van Herwaarden**: Vijf extra, dus dan hebben we het over negentien.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn duizenden rapporten. Ik wil dit namelijk even heel scherp weten, omdat het een tegenovergestelde conclusie is ten opzichte van het rapport.

De heer **Van Herwaarden**: Ik zit even te denken. Ik denk niet dat ik heel veel meer extra rapporten heb willen zien, want in de reguliere overleggen met de aanvrager besprak je die onderwerpen. Het gaat natuurlijk ook om een beeldvorming die je krijgt, vertrouwen in zo'n project.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dan klopt de conclusie van Horvat toch? Als u het hebt over ...

De heer **Van Herwaarden**: Als u negentien weinig noemt of als Horvat negentien weinig noemt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Van die negentien zijn er veertien standaard. Die krijg je sowieso: de certificaten, het keuringsrapport. Dat zijn de standaarddingen. Dan hebt u nog vijf rapporten extra opgevraagd.

De heer **Van Herwaarden**: Maar het zijn de meest belangrijke, denk ik dan. Beschouw het als een piramide. De negentien topdocumenten heb ik bestudeerd en in orde bevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: En de andere vond u niet nodig.

De heer **Van Herwaarden**: De andere vond ik niet nodig.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik denk dat dat het is.

De heer **Van Herwaarden**: Die zitten daar weer achter en die waren daaraan voorafgaand geproduceerd: allerlei testrapporten van kleine onderdelen van die trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Die hebt u niet bekeken?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, die heb ik niet bekeken. Ik zou bijna zeggen: gelukkig niet. Maar de parapludocumenten, de belangrijkste documenten pikte ik eruit.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderwerp even samen. De standaarddocumenten die u krijgt, hebt u natuurlijk bestudeerd. U hebt vijf documenten extra bekeken: de safety case, ERTMS, onderhoud en nog twee andere onderwerpen. U hebt het zelf niet nodig bevonden om nog meer informatie op te vragen. U had alle informatie die nodig was om tot een oordeel te komen.

De heer **Van Herwaarden**: Exact.

De **voorzitter**: Dan is het best een stevige conclusie van Horvat. Ik merk dat u aan ons wilt overbrengen dat u zich daarin niet herkent. Is zo'n conclusie of een verslag op basis waarvan Horvat dat schrijft met u gedeeld? Hebt u inzage gehad in een concept van het verslag van Horvat?

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben geïnterviewd door Horvat. Ik heb zelfs nog een keer iets moeten laten verbeteren. Heb ik het concept gezien? Ik kan het mij niet meer herinneren.

De **voorzitter**: Wat hebt u moeten laten verbeteren?

De heer **Van Herwaarden**: Een foutje dat erin was geslopen, omdat ik iets verkeerd in mijn hoofd had.

De **voorzitter**: Het is altijd heel ingewikkeld om een vraag te stellen zonder daarbij een sfeer aan te geven, maar ik moet toch wel een belangrijke vraag stellen. Hebt u het idee dat de conclusie dat het niet had uitgemaakt er later bij is gezet? Of was die van het begin af aan al zo geconcludeerd?

De heer **Van Herwaarden**: Dat het niet uitmaakt? O, u doelt misschien op het verschil in aanpak tussen DVIS en mij als inspecteur, de inspectie?

De **voorzitter**: Het valt op dat in het rapport van Horvat een paar keer staat dat het niet had uitgemaakt. Ik vraag aan u: weet u of dat in de eerste concepten van het Horvat-rapport ook al stond?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Bent u erop bevraagd of dat had uitgemaakt?

De heer **Van Herwaarden**: Ik kan mij dat eerlijk gezegd ook niet meer herinneren, maar de feiten liggen er dat beide een vergunning hebben afgegeven op basis van bijvoorbeeld hetzelfde dossier van de keuringsinstantie, "notified body"-certificaten, dus dat beide tot dezelfde conclusie zijn gekomen dat er een vergunning kwam. Dat onderstreept de conclusie van Horvat. Beide waren ingericht conform de Europese wet- en regelgeving, dus niemand heeft het fout gedaan. Allebei hebben ook een vergunning opgeleverd.

De **voorzitter**: Het is wel belangrijk om scherp te krijgen dat Horvat een vrij stevige conclusie verbindt aan de manier waarop u hebt gewerkt. U hebt wel een interview gehad, maar u kunt zich niet herinneren of aan u is voorgelegd dat zo'n conclusie zou worden getrokken en welke conclusies ze daaraan verbonden?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: Oké, dat wilde ik even weten.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 20 april 2012 dient HSA de officiële aanvraag in met de bijbehorende documenten. Is het nu zo dat u het aantal documenten of welke documenten u aanvullend vraagt, afstemt met collega's? Of bent u echt de primus inter pares die dat bepaalt?

De heer **Van Herwaarden**: Ik wilde dat laatste zeggen, maar eigenlijk ben je voortdurend in contact met collega's.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u het in dat gesprek ook gehad over: moet ik misschien niet wat meer informatie opvragen of denk eens met mij mee?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, die keuze heb ik uiteindelijk zelf gemaakt. Wel ben ik met name op ERTMS-gebied met collega Van Hout toen echt de diepte in gegaan: is dit goed of moeten we hier nog meer doen? In die zin sta ik er gelukkig niet alleen voor, maar kan ik terugvallen op capabele collega's om mij heen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als het gaat over de inschatting welke aanvullende informatie moet worden gevraagd, bent u daarin de bepalende factor?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat heb ik gezegd. Dat is mijn terrein.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt dat zelf gedaan?

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op welke momenten is er afstemming gezocht binnen de inspectie? Is dat het moment voordat de vergunning wordt verleend?

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben samen met de collega die ik net noemde een aantal keren richting de aanvrager gegaan, dus Lloyd's, om te spreken over ERTMS, de toetsen en de resultaten daarvan om die inhoudelijk te beoordelen. Op die inhoud hebben wij ook nog een keer toestemming

gegeven voor een "fit for purpose" van een bepaald technisch onderdeel. De meer generieke steekproef, de plausibiliteitscheck zoals mijn opdracht is, heb ik bepaald.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt over specifieke onderwerpen weleens afstemming gezocht met collega's, bijvoorbeeld over ERTMS. Maar als het gaat over de algemene informatie, dan bent u daarin echt de primus inter pares.

Hebt u ook contact gehad met uw collega's van de afdeling handhaving? Vanaf 2009 werden er testritten uitgevoerd in Nederland en reden collega's van u met die trein mee. Hebt u overleg met hen gehad?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, niet anders dan bij de koffiemachine. Wat ik daar hoorde, valt een beetje in dezelfde categorie als dat andere signaal. Daar heb ik gehoord: het opstarten van de trein duurt wel heel lang. Dat pak je dan weer mee als een van de signalen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is meer informeel dan dat er formeel uitwisseling was?

De heer **Van Herwaarden**: Formeel is er zeker geen vergadering geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom eigenlijk niet? Je hebt het voordeel van weer een informatiebron: collega's die op die trein zitten.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar dat heeft toch met de principiële scheiding van vergunningverlening en handhaving te maken, zoals we die bij ons hebben ingericht.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook al zie je elkaar bij de koffieautomaat?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar dan krijg je gewoon globale informatie die je ook via de media krijgt.

Mevrouw **Bergkamp**: Globale informatie. En als gevolg van de functiescheiding is er geen formele communicatielijn tussen handhaving en vergunningverlening.

De heer **Van Herwaarden**: Niet voor mij als vergunningverlener in die zin dat ik gevoed moet worden met signalen die zij bijvoorbeeld tijdens de begeleiding van die testen hebben opgepikt.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke risico's zouden eraan zitten als er wel formeel uitwisseling is van informatie? Het is niet handig, want het is gescheiden bij u. Maar zitten er risico's aan?

De heer **Van Herwaarden**: Ik moet aan het woord "inteelt" denken. Het is een gek woord, maar ik bedoel dat je met elkaar collectief blind bent. Nu word ik, nadat ik de vergunning heb afgegeven, daarop bevraagd door de collega's van handhaving. Zij gaan met die trein mee en zeggen bij wijze van spreken: die vergunning klopt niet, mag ik eens vragen hoe je tot die vergunning bent gekomen? Dat vragen zij dan aan onze afdeling vergunningverlening. Zo houd je elkaar scherp.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik begrijp niet helemaal of er risico's aan zitten, als je dat zou structureren. Als u informatie zou krijgen van uw collega's die op die trein zitten en daarmee ervaring opdoen, zou dat u ook kunnen helpen om misschien nog door te vragen en iets te doen met signalen.

De heer **Van Herwaarden**: Nee. Je zou dat misschien ook wel kunnen formaliseren.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is niet zo, maar u ziet geen risico's als dat wel geformaliseerd zou worden.

De heer **Van Herwaarden**: Ik moet er even over nadenken. We hebben het niet voor niets zo ingericht. Er zitten bepaalde risico's aan, als je dat toch weer gaat doorbreken.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke risico's zijn dat?

De heer **Van Herwaarden**: Dat kan ik even niet bedenken.

De **voorzitter**: Je zou juist denken dat als mensen de hele dag meerijden op die trein, die testen zien en veiligheidsrisico's zien, het wel fijn is als zij dat aan u vertellen, want u gaat uw handtekening zetten onder een toelating. Ik zou werkelijk niet inzien waarom je geen gebruik zou maken van wat die mensen zien van hoe die trein in de praktijk werkt. Straks geeft u een vergunning af en vervolgens ziet de handhaving een week later dat die weer uit de vergunning moet. Dat helpt toch ook niet?

De heer **Van Herwaarden**: Die nemen we mee. Ik weet dat erover nagedacht is of wordt, maar ik ben er zelf niet bij betrokken. Dat doet mij ook denken aan een van de twee aanbevelingen van Horvat. De functiescheiding die wij kennen functioneert wel goed, maar is niet geformaliseerd. Ik weet dat in 2014 een contact is ingericht bij onze dienst dat die verbinding wel maakt, maar op hoofdlijnen. Dat is wat ik ervan kan zeggen.

De **voorzitter**: Voordat u een vergunning kunt verlenen, moet u advies vragen aan ProRail. ProRail adviseerde voor de Fyra een tijdelijke vergunning te verstrekken. Waarom hebt u dat advies niet opgevolgd?

De heer **Van Herwaarden**: Omdat we een nieuwe Spoorwegwet hebben gekregen kort daarvoor, 1 april 2012. Je zou kunnen zeggen dat daarin de geest van Europa is opgenomen, die toch meer in types denkt à la de luchtvaart: een foto van een type, bij wijze van spreken een Boeing 737. Hier hebben we dan een type V250. Dat was nieuw, maar ik wenste dat op die manier te doen. Het kenmerk van zo'n type is: nu goed is altijd goed -- die filosofie hanteer ik dan -- dus dat kent geen einddatum.

De **voorzitter**: Hebt u met ProRail contact opgenomen waarom ze dat zeiden?

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

De **voorzitter**: Als ik dat zo tot mij neem, dan waren er dertien openstaande punten, misschien niet direct allemaal veiligheidsrisico's -- laat ik dat ook hier in deze zaal noemen -- maar wel afwijkingen die grote onduidelijkheden bij de machinisten konden doen ontstaan. Dat moest snel worden opgelost. Dat was voor ProRail -- zo heb ik het advies althans begrepen, tenzij u zegt dat dat niet klopt -- reden om te zeggen: een tijdelijke vergunning. Dat advies wordt echter niet opgevolgd. Dat is toch bijzonder?

De heer **Van Herwaarden**: Normaliter nemen wij de adviezen over. Dat is ook in dit geval gebeurd, maar het heet een advies. De inspectie mag het eindoordeel vellen. Dat mandaat heb ik in dit geval gebruikt om niet die tijdelijkheid erin te brengen. Dan had je een type gekregen met een bepaalde tijdelijkheid. Dat deden we vroeger zo; meer tijdelijke vergunningen. Maar dat creëert administratieve lasten voor de aanvrager, want dan moet hij elke keer bij je terugkomen en weer opnieuw betalen voor de vergunning. Europa wil dat je een typevergunning maakt. Die is in principe oneindig geldig en je hangt daar de betreffende voertuigen aan. Dat was een nieuwe constellatie onder de nieuwe Spoorwegwet. De verwachting was dat we dat vaker zouden doen. Dit eerste type kende ook bepaalde beperkingen, zoals het niet kunnen koppelen met een andere V250, wat heel onhandig is. Wij hebben een nationaal voertuigregister. Dat is een tweede stap die een spoorwegonderneming moet doorlopen voordat ze mag gaan rijden met die trein. Het idee was om een voertuig, een van de negentien treinen, eerst aan die eerste typevergunning te hangen, maar op een gegeven moment door te ontwikkelen naar een volgend type dat beter zou zijn en dat meer mogelijkheden in zich zou hebben.

De **voorzitter**: Dit weet ProRail in die discussie toch ook allemaal? Toch adviseren zij een tijdelijke vergunning. België geeft ook geen onbeperkte vergunning. Op basis van diezelfde Europese wetgeving maken zij een andere keuze. Waarom zou je dan niet het zekere voor het onzekere nemen,

juist omdat er allerlei nieuwe regels zijn, en een tijdelijke vergunning verschaffen omdat ProRail dat zo expliciet vraagt?

De heer **Van Herwaarden**: Dan zou je meer vastgehouden hebben aan het oude systeem. Wij wilden het nieuwe systeem van Europa opvolgen onder de nieuwe Spoorwegwet en dan krijg je dit systeem. Wij hebben wel de mogelijkheid om aan een typevergunning voorwaarden te hangen, ook qua tijdelijkheid, maar uiteindelijk is dat niet gebeurd.

De **voorzitter**: Er is niet voor gekozen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: DVIS is ook bezig met een toelatingstraject. Voor het publiek is het misschien goed om aan te geven dat de ILT, de inspectie in Nederland, over de toelating gaat, maar dat DVIS ook een belangrijke rol heeft. In België wordt daar ook naar gekeken. Zij berichten u op 21 mei 2012 dat zij grote problemen zien bij de testritten, waaronder problemen met de noodrem. DVIS schrijft dan ook de trein zonder aanvullende maatregelen niet te kunnen toelaten. Welke consequenties hebt u aan het bericht van DVIS verbonden?

De heer **Van Herwaarden**: Dan doelt u met name op de cruise control, die in België een probleem was. Klopt dat?

De **voorzitter**: Onder meer, maar het gaat om meer. DVIS schrijft op 21 mei dat er drie problemen zijn. Wanneer de trein België binnenrijdt doet het netwerk het niet. Dat is een veiligheidsrisico, want er kan geen noodoproep worden gedaan. Er zijn problemen met het gebruik van de noodrem. Daar moet een expert bij komen. En inderdaad, de cruise control werkt niet, waardoor de trein soms te hard rijdt. Dat is een veiligheidsrisico, want het kan tot ontsporingen leiden. Wat hebt u toen gedaan?

De heer **Van Herwaarden**: Dat was een serieus bericht. Zodra je "ontsporingrisico" hoort, ben je getriggerd. Ik heb dat bestudeerd en vastgesteld dat dat voor de Nederlandse situatie niet tot onveiligheid zou kunnen leiden. Een cruise control die niet werkt -- dan zou de trein sneller gaan rijden dan de ingestelde snelheid -- zou in Nederland niet tot een onveilige situatie kunnen leiden, omdat er op de hsl een ERTMS is dat die snelheid bewaakt en direct ingrijpt als dat zou plaatsvinden. Op het klassieke spoor hebben wij daar automatische treinbeïnvloeding voor, dus het zou ook daar niet kunnen voorkomen. Daarmee was het geen veiligheidsrisico voor Nederland.

De **voorzitter**: En die noodrem die een probleem gaf? En de grensovergang? Hebt u überhaupt gereageerd naar DVIS nadat ze dit bericht aan u hadden gestuurd?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: Helemaal niets?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, ik had het ook via een collega gekregen, maar ik heb geen rechtstreeks bericht naar DVIS teruggestuurd.

De **voorzitter**: Dus die heeft nooit meer wat gehoord? Die stuurt dit signaal naar de Nederlandse vergunningverlener en hoort niks meer?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, ik heb niet gereageerd. Ik heb het meegenomen ...

De **voorzitter**: Ik zou mij zo kunnen voorstellen dat als twee collega-inspecteurs dit soort signalen geven, je dan belt en zegt: goh, ik heb jullie signaal gehoord, maar hier-, hier- en hierom ...

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat is niet gebeurd.

De **voorzitter**: Ik begrijp van u -- dat maken wij ook op -- dat er nooit enig antwoord op gekomen is.

De heer **Van Herwaarden**: Nee, maar het was voor Nederland geen veiligheidsissue, zoals ik u net schets.

De **voorzitter**: Ik zou mij toch kunnen voorstellen dat je vanuit een soort gedeelde missie de telefoon pakt: ik heb jullie bericht ontvangen, maar rustig, focus erop.

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: En misschien zou u juist vanuit uw technische expertise meedenken, maar nee.

De inspectie houdt risicogestuurd toezicht. Wij hebben een aantal risico's met elkaar doorgenomen, in ieder geval signalen over risico's: Denemarken, blogberichten, ProRail, DVIS. Ergens ontstaat een beeld dat dit niet echt een risicovol project is geweest in de zin van de afhandeling van de vergunning. Herkent u dat?

De heer **Van Herwaarden**: Ik denk dat het wel een heel belangrijk project is geweest, maar in zekere zin ook weer gewoon een regulier proces.

De **voorzitter**: U vond deze trein een regulier proces?

De heer **Van Herwaarden**: Het is wel een groot project, maar elke aanvraag bij vergunningverlening begint met een formulier dat je kunt downloaden van onze website. Dan kun je een hokje aankruisen welk product je wenst. De ene keer is dat een certificaat voor een spoorwegonderneming of in dit geval een vergunning voor een trein. In die zin is het voor ons een regulier proces. Het is wel een heel groot project waar we heel veel jaren bij betrokken zijn geweest, dat we zorgvuldig hebben willen doen, zeker in de eindfase. Heel Nederland kijkt mee, om het zo maar te zeggen, want het is natuurlijk een in het oog lopend project.

De **voorzitter**: Als wij het goed begrijpen, gaat het bij de inspectie om risicogestuurd toezicht. Als enquêtecommissie zien wij allerlei risico's. Om te beginnen hebben wij twee weken lang geanalyseerd welke eisen aan de trein zijn gesteld. Het is totaal nieuw: een hogesnelheidslijn, Nederland heeft er niet eerder mee te maken gehad, de Italiaanse treinen waren nog nooit gebouwd, althans niet op deze manier, allerlei ingewikkelde eisen, eisen die nog nooit eerder zijn gebruikt. Vervolgens stapelen zich allerlei signalen op die ik net noemde: de Belgische inspectie, vertragingen, de situatie in Denemarken. En nog steeds behandelt u het als een gewoon project; het is alleen een beetje groter.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, waarbij ik nog wel even wil uitleggen dat het risicogestuurd toezicht van de inspectie in zijn algemeenheid vooral situaties betreft waar het minder gereguleerd is, dus waar veel spelers zijn die bepaald gedrag vertonen. Dan kun je daarmee werken. Maar hier hebben we te maken met vergunningverlening, met heel veel voorgeschreven wet- en regelgeving die gewoon gevolgd moet worden. Daar zit dat risicogedeelte in op de manier zoals ik u heb geschetst: is het nieuw, is het onomkeerbaar, is er risico van ontsporen? Daar heb ik binnen de vergunningverlening specifiek naar gekeken.

De **voorzitter**: Mevrouw Bergkamp heeft nog een vraag. Daarna gaan we tien minuten pauzeren.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik zit toch nog even na te denken over dit laatste onderwerp: signalen uit Denemarken, collega's die reageren op een blogbericht, een signaal vanuit DVIS, een signaal vanuit ProRail. U hebt niet gesproken met uw collega's van handhaving. U hebt zelf ook niet naar de trein gekeken. Is er ooit een signaal gekomen van uw collega's: joh, er is wat aan de hand, we moeten daar extra naar kijken? Of waren die allemaal zo doodkalm als u: ik weet wat het is, ik krijg die informatie?

De heer **Van Herwaarden**: Ik heb geen signaal gekregen van bijvoorbeeld de collega's van handhaving, van wie er speciaal twee al een aantal jaren af en toe met zo'n testrit meedingen: let hier eens op bij de vergunningverlening, want dit is echt een probleem.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus vanuit handhaving geen signaal. Zijn er signalen gekomen van collega-inspecteurs vergunningverlening: goh?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Helemaal niet?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u moest eigenlijk zelf beoordelen of de signalen die er kwamen zo alarmerend waren om iets te doen?

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: En uw inschatting was: dat waren ze niet, ik weet wat er speelt, want ik krijg de formele documenten? U hebt het ook niet gezien als extra informatiebron om daar nog wat meer uit te putten?

De heer **Van Herwaarden**: Dat wel, maar ik zei u al dat ik niet acteer op geruchten. Ik houd het in mijn achterhoofd en in die zin neem ik het mee. Verder kon ik er niets mee.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt "geruchten", maar dan maakt u het volgens mij iets te klein. De Belgische inspectie ...

De heer **Van Herwaarden**: Dat is helder. Ik bedoelde die blog.

Mevrouw **Bergkamp**: ... ProRail, uw collega's, Denemarken en een rekenkamerrapport. Maar uw inschatting was om niet iets anders te doen, iets extra's te doen in uw werk om uiteindelijk de vergunning te verlenen?

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt, maar ik ben permanent heel serieus met al die onderwerpen bezig.

De **voorzitter**: Om dit onderwerp af te ronden voor de pauze heeft de heer Elias nog een vraag over de blog.

De heer **Elias**: U krijgt iets doorgestuurd van een collega, een senior inspecteur. Die heeft dat ook weer doorgekregen van een andere collega. Die krijgt dat 's avonds om negen uur en 's morgens om zeven uur stuurt de ander dat door, ook naar u. Die blog is volgens mij spijkerhard. Dat zijn geen geruchten, daar staan harde feiten in. In de handbediening van de deur aan de treinen zit een veertje. Dat veertje was een aantal keren gebroken. Een keer was dat bij een snelheid van 250 km/u, waardoor een van de Italianen van AnsaldoBreda bijna uit de trein werd gezogen. Nog een voorval: er moest een paneel worden verwijderd en tijdens het demonteren komt er een 25 kV-kabel naar beneden vallen. Deze bleek los op het plafond te liggen. Dat zijn toch geen geruchten, maar heel harde aanwijzingen? Temeer omdat u net tegen mevrouw Bergkamp zei: als de veiligheid in het geding is, heb ik een aantal extra dingen opgevraagd. Dan kan dit toch niet een signaal zijn waarvan u zegt: het zijn geruchten en ik heb het gewoon in de prullenbak gegooid?

De heer **Van Herwaarden**: Het komt van mijn collega's van de afdeling handhaving ...

De heer **Elias**: Met de vraag: is dit iets wat we serieus moeten nemen?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, we nemen het heel serieus, ik binnen mijn dossier van de vergunningverlening. Maar u kunt met hetzelfde recht vragen:

als het daadwerkelijk heeft plaatsgevonden, waarom is het dan niet gemeld bij de inspectie? Wij kennen dat incident niet waarbij er een deur opengaat.

De heer **Elias**: Ik vraag nu aan u waarom u op dat moment niets deed met dat heldere signaal met feiten -- er is niet zomaar iets bedacht of zo -- van mensen die overduidelijk weten waar ze het over hebben?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien kom ik dan wat onhandig over. Ik heb het meegenomen in alle onderwerpen die ik op dat moment op mijn tafel had.

De heer **Elias**: Waartoe leidde dat meenemen dan op de twee punten die ik net voorlas?

De heer **Van Herwaarden**: Dat incident van een deur die opengaat bij 250 km/u is bij ons niet gemeld, dus ...

De heer **Elias**: Ik lees het u net voor. U kreeg het in uw mailbox doorgestuurd van een andere inspecteur.

De heer **Van Herwaarden**: Dat zou dan typisch iets zijn waarvan onze afdeling handhaving, die elke dag buiten is, op de hoogte zou moeten worden gesteld. Dan hadden ze daarop kunnen acteren.

De heer **Elias**: Maar u zegt: het was mijn pakkie-an niet?

De heer **Van Herwaarden**: Mijn pakkie-an waren de technische onderwerpen zoals de deuren. Daarover was ik nog in overleg met de aanvrager.

Het verhoor wordt van 16.08 tot 16.21 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Herwaarden, wij zijn aangekomen bij het moment waarop de minister wordt geïnformeerd over de toelating van de Fyra. Op 21 mei informeert uw hoogste baas, de inspecteur-generaal, de minister in een nota dat de vergunning voor de Fyra half juni wordt verleend,

waarmee de trein wordt toegelaten op het spoor. Hieraan voorafgaand is op 11 mei deze nota in conceptvorm aan u voorgelegd. U hebt er opmerkingen over gemaakt en u hebt die ook doorgegeven, maar inmiddels is de nota al naar de minister toe voordat uw commentaar binnenkomt. Er is dus niets gebeurd met uw opmerkingen. Wat vindt u ervan dat er niet is gewacht totdat u uw opmerkingen heeft gemaakt voordat zo'n nota naar de minister gaat?

De heer **Van Herwaarden**: Ik weet niet of mijn reactie niet is verwerkt. Ik meende aanvankelijk de nota niet te kennen, maar ik vond een aantekening van mijzelf dat ik 16 mei heb gereageerd, waarschijnlijk naar de opsteller. Daarin heb ik de indicatie afgegeven dat ik verwachtte half juni klaar te zijn met de vergunning. De werkelijkheid is dat ik daar nog een aantal weken langer over heb gedaan, omdat ik tot een zorgvuldige afronding wilde komen. Maar dat was slechts een indicatie in de zijlijn van een nota die over ATB-Vv ging volgens mij.

De **voorzitter**: De inspecteur-generaal heeft in haar verhoor ook gezegd dat de aanleiding van die nota was dat er, in afwijking van wat in Nederland inmiddels gebruikelijk was, niet werd voldaan aan de verbeterde versie van de remalarmering, noem ik het maar even in gewonemensentaal. U had geschreven dat u verwachtte dat op het moment dat aan alle wettelijke eisen was voldaan u die vergunning zou afgeven, maar de manier waarop die nota is opgesteld gaat toch echt uit van "de vergunning wordt verleend" met een datum daaraan.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, half juni.

De **voorzitter**: Is het niet raar dat zo'n nota wordt opgesteld terwijl u nog niet eens alle documenten hebt?

De heer **Van Herwaarden**: Zoals ik u zei, was het een indicatie wanneer ik dacht met die vergunning klaar te zijn. Ik denk dat die half juni van mij af is gekomen. U zegt 21 mei. Dat klopt. Ik moest nog de EG-keuringsverklaring

krijgen, dus er ontbrak sowieso nog een document, plus daarna nog de vijf documenten die ik heb opgevraagd.

De **voorzitter**: Het gaat ons niet zozeer om het tijdstip. Het gaat erom dat in die conceptnota nog geen datum is genoemd -- dat zegt u ook -- maar dat in de uiteindelijke nota staat dat de trein aan de wettelijke eisen voldoet. Op het moment dat die nota naar de minister gaat, is de minister in ieder geval in de veronderstelling dat de trein aan de wettelijke eisen voldoet, terwijl u juist had gezegd: hij krijgt pas een vergunning als hij aan de wettelijke eisen voldoet.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt. Ik was nog niet volledig in de afrondende fase.

De **voorzitter**: Nee, u had bepaalde documenten nog niet eens. Klopt het dat u nog één cruciaal document überhaupt niet had?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat is die EG-keuringsverklaring. Dat klopt. Die kreeg ik 22 mei binnen. Onze inspecteur-generaal heeft de nota 21 mei doen uitgaan en ik heb mijn reactie 16 mei gegeven. Dat was nog voor het moment dat die nota uitging, dus ik denk dat mijn reactie gewoon verwerkt is geweest.

De **voorzitter**: Dan blijft het toch bijzonder dat in de uiteindelijke nota staat dat de ILT de vergunning voor indienststelling van de V250 afgeeft omdat er voldaan wordt aan de wettelijke eisen, terwijl in de conceptnota stond: op het moment dat vaststaat dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Dan is de minister ervan op de hoogte gesteld dat daaraan was voldaan, terwijl dat niet zo was.

De heer **Van Herwaarden**: Het klopt dat het letterlijk nog niet zo was, want ik was nog bezig met de afronding. Ik weet niet hoe belangrijk u het vindt, maar voor mij was dat niet zo'n heel groot probleem. Op de manier waarop ik werk, kwam die handtekening er pas op het moment dat alles klaar was. Ik dacht eerst dat dat half juni kon zijn. Dat was mijn eigen ambitie: klaar is klaar, als

alle documenten er zouden zijn en als ik al mijn conclusies had getrokken. Ik heb daar een enkele week langer voor genomen, omdat ik het heel zorgvuldig wilde doen. Ik liep er ook tegenaan dat de nieuwe Spoorwegwet een nieuw format met zich meebracht, dus intern heb ik nog aardig wat afstemming moeten verrichten in de laatste fase.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat u zich er helemaal niets van aantrok dat dat al was gezegd. Maar bergt zo'n bericht van de inspecteur-generaal aan de minister niet een risico in zich dat iemand die niet ijzerenheinig zegt "ik ga stap voor stap dit netjes doen en whatever ze vinden, dit is mijn verantwoordelijkheid", iemand die niet zo strak in de leer is, misschien zou denken: ho jongens ...

De heer **Van Herwaarden**: Ik moet nu iets goedkeuren wat nog niet af is?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Van Herwaarden**: Nee, in die zin ...

De **voorzitter**: U deed het niet, maar is het niet risicovol dat het zo gaat? Zou het niet nooit zo mogen gaan?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien is het een risico, maar ik weet hoe het bij onze dienst gaat en hoe het bij mij is gegaan. Ik heb nooit druk ervaren vanuit een ministerie, van mijn collega's van het ministerie van I en M om iets sneller te doen dan de tijd die ik daarvoor nodig zou hebben of om iets goed te keuren wat nog niet klaar was. Er was noch druk van hen, noch intern druk vanuit het management. Besluiten komen onafhankelijk binnen de ILT tot stand. In dit geval was ik dat als gemandateerd inspecteur. Het heeft een paar weken langer geveerd, maar het veranderde niets aan de buitenwereld in de zin van de treinen die werden getest ...

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even, want ik vlieg het wat zakelijker aan. U zit daar een dossier te behandelen en u moet een handtekening zetten op

een behoorlijk ingrijpend besluit: we gaan een nieuwe hogesnelheidstrein toelaten tot ons netwerk en daar gaan straks reizigers in zitten. U moet dat stuk tekenen, maar u hebt nog niet alle stukken. Inmiddels informeert de inspecteur-generaal dat die trein wordt toegelaten. Dat is dan toch gewoon geen juiste informatie? Het is dan toch raar dat een inspecteur daardoor het risico zou voelen: wat zou het betekenen als hij het gewoon niet deed? Als u al die signalen waarover we het hadden niet alleen in uw achterhoofd had gedaan, maar op tafel had gelegd en had gezegd "nu ga ik eerst al die signalen, al die blogs helemaal uitpluizen en dan zet ik pas mijn handtekening", dan was het misschien wel vier maanden later geworden of sterker nog, was het misschien niet gebeurd. Maar inmiddels was het bericht al uit: er wordt aan voldaan.

De heer **Van Herwaarden**: In die zin is het een risico, maar ik heb inmiddels de minister ook hier aan tafel zien zitten. Voor haar was ook duidelijk dat het onderwerp van de nota ATB-Vv was. De voetnoot over de vergunningverlening voor de V250 en wat daar letterlijk staat, namelijk dat die half juni er zou zijn, heeft zij niet geïnterpreteerd als "dan is het een feit", maar meer als informatie. Nice to know, want bij de ILT worden de besluiten echt genomen onder de condities van volledige autonomie.

De **voorzitter**: Wist u dat de treinpaden inmiddels zo waren ingericht dat de Benelux-trein niet meer zou rijden op het moment dat de Fyra zou zijn toegelaten en dat als de Fyra niet zou zijn toegelaten, er dan helemaal geen goede verbinding zou zijn tussen Amsterdam en Brussel?

De heer **Van Herwaarden**: Ik had dat niet zo heel goed op mijn netvlies op dat moment. De planning in de grote echte wereld van materieeltypes en -series -- wat zou waar precies rijden? -- was voor mijn werk niet zo belangrijk. Ik moest gewoon tot die vergunning komen. Het was mijn taak om dat 100% goed te doen.

De **voorzitter**: Maar het belang van de Fyra was niet bij u in de afweging betrokken?

De heer **Van Herwaarden**: Ik wist dat die in december moest gaan rijden.

De **voorzitter**: Nou, dat is nogal wat. U wist dat die in december moest gaan rijden.

De heer **Van Herwaarden**: Ik probeer te zeggen dat het dan niet zoveel uitmaakt of de vergunning half juni komt of half juli ...

De **voorzitter**: Of misschien wel niet, want u had een bepaald document nog helemaal niet.

De heer **Van Herwaarden**: Of misschien wel niet.

De **voorzitter**: U wist dat die trein in december moest gaan rijden.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar al had ik bijvoorbeeld tot september nodig gehad, zoals DVIS heeft gedaan, dan had ik in september die vergunning afgegeven. Nu vond ik dat ik in juli klaar was. Ik heb 7 juli die vergunning getekend. Dat is mijn handtekening: 100% goed. Daar sta ik nog steeds voor.

De **voorzitter**: U kon onafhankelijk van wie dan ook tot uw besluit komen?

De heer **Van Herwaarden**: Zo is het.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog twee vragen daarover. In de nota die naar de minister is gegaan, staat inderdaad dat die gaat over het beveiligingssysteem ATB-Vv. Er staat ook in dat het doel is, de minister te informeren over de toelating van de V250, de Fyra. Als in de nota staat dat het gaat lukken, zelfs met een datum erbij wanneer de Fyra een vergunning krijgt, is dat toch merkwaardig?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar zoals ik al schetste, heeft de minister het zo niet opgenomen. Dat moment van half juni in de nota is niet als een deadline bedoeld. Volgens mij heeft er verder geen bloed uit gevloeid ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het gaat ons ook niet om de reactie van de minister. Dat de minister "zen" reageert op een nota, is aan de minister. Het gaat erom dat de inspectie met een nota naar de minister komt. De vraag is of de inspectie de minister niet te snel heeft geïnformeerd. We hebben het net gehad over de aanvullende documenten die u hebt opgevraagd. U hebt het belang van zo'n safety case uitgebreid toegelicht. Die had u die 16de nog helemaal niet. Die kreeg u pas de 21ste. U gaf net aan in dit verhoor dat die zo belangrijk was, maar die had u nog niet. U had een aantal certificaten nog niet.

De heer **Van Herwaarden**: Nou ja, laat ik zeggen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik even uitpraten? U had ook het kwaliteitsmanagementrapport nog niet, een aantal certificaten niet en zelfs niet het keuringsrapport.

De heer **Van Herwaarden**: In die zin geef ik graag toe dat het wellicht handiger was geweest als die voetnoot niet in deze nota over het onderwerp ATB-Vv had gestaan en dat als de minister geïnformeerd moest worden over de voortgang van de V250, het beter was geweest om dat met een separate nota en misschien meer zorgvuldigheid te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kon u zelf weten als inspecteur dat die trein dan en dan zou worden toegelaten, als een aantal essentiële stukken nog ontbreken? Die safety case, waarvan u zegt "dat is belangrijk, daar moet ik goed naar kijken", kwam pas de 21ste.

De heer **Van Herwaarden**: Ik heb 16 mei de indicatie afgegeven: half juni. Half juni is dus in de nota gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is ook in de nota terechtgekomen.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, precies. Ik wist dat al die documenten op een haar na klaar waren, dus daarom heb ik het blijkbaar aangedurfd, achteraf kijkende, om te zeggen: ik denk dat ik half juni met die vergunning klaar ben.

Mevrouw **Bergkamp**: U had ze alleen nog niet beoordeeld, want u had ze toen nog niet. U ging ervan uit dat de documenten kwamen.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat klopt. Omdat er permanente voeling is met dat project, weet je wanneer de documenten komen. De meeste waren er en dan zou ik tot een afronding zijn gekomen.

De **voorzitter**: Er is toch één ding dat we uit de wereld moeten helpen. Dit is geen voetnoot; dit is een koptekst. Het is geen onderschriftje: by the way, we gaan de trein toelaten. Het is de koptekst van een nota: het gaat over de toelating van de trein. Ik zeg het even voor de goede orde. Het stond er niet nog eventjes bij: by the way, hij wordt toegelaten. Het is gewoon de kern van het bericht.

De heer **Van Herwaarden**: Maar het onderwerp is ATB-Vv.

De **voorzitter**: Het onderwerp is de toelating van de V250. Zo staat het in de eerste zin.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan komen we op 9 december 2012. Dan gaat de dienst Amsterdam-Brussel van start. Al snel blijkt dat er betrouwbaarheidsproblemen zijn. Is betrouwbaarheid onderdeel van het certificerings- en toelatingsproces? Of kijkt u alleen naar veiligheid?

De heer **Van Herwaarden**: Beide zijn onderdeel van het toelatingsproces, want beide, zowel veiligheid als betrouwbaarheid, zijn versleuteld in de TSI's.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u bent het met mij eens dat als je kijkt naar de TSI's, de technische specificaties interoperabiliteit, de eisen die worden gesteld vanuit Europa aan de treinen, de nadruk ligt op veiligheid en dat betrouwbaarheid eigenlijk een klein onderdeel is. Het gaat niet zozeer om de betrouwbaarheid van de treinen zelf.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt. Ik deel ook de conclusie van Horvat: wat het onderwerp veiligheid betreft, is er in de TSI's, in het stelsel van wet- en regelgeving meer gedefinieerd dan voor het onderwerp betrouwbaarheid, want daar is minder voor gedefinieerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat er in het proces van certificeren en toelaten meer aandacht zou moeten komen voor betrouwbaarheid, dus dat dat een groter onderdeel mag zijn?

De heer **Van Herwaarden**: Nou, dan ben ik eigenlijk ook weer met Horvat eens: wat er voor veiligheid en betrouwbaarheid is gespecificeerd in de bestaande wet- en regelgeving, is voldoende. Zoals geschetst definieert het het minimum waarvan we als landen wensen uit te gaan, wanneer treinen van over de grens naar ons toe komen. Verder heb je over betrouwbaarheid na ingebruikname de operationele keten.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt: betrouwbaarheid hoeft wat u betreft niet een groter onderdeel te worden in het proces van certificeren en toelaten?

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: De Fyra kwam vaak tot stilstand door noodremmingen. Dat betekent dat de trein wordt stilgezet door de noodrem. Dat heeft veel invloed op de betrouwbaarheid van de treindienst. Kan het ook invloed hebben op de veiligheid, als zo'n trein vaak tot stilstand komt?

De heer **Van Herwaarden**: Als een trein met een noodremming tot stilstand komt, dan is dat een ingreep in een ongewenste situatie, dus dat is goed.

Gebeurt het heel vaak, dan krijg je wel vaak een ongewenste situatie op het spoor waardoor treinen vertraagd raken.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarvan zeggen we: dat leidt tot een situatie van onbetrouwbaarheid. Maar als een trein vaak stilstaat, heeft dat dan ook gevolgen voor de veiligheid?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien doelt u op de opmerking van DVIS dat die stilstaande trein onveilig is. Daar gaat het erom dat na het uit dienst nemen een trein lang stilstaat, wat ook in Nederland speelde. Dan komt mijn achtergrond weer om de hoek kijken. Er zitten lagers in zo'n trein. Het is goed dat die af en toe gedraaid worden. Als ze stilstaan is de kans op corrosie groter.

Mevrouw **Bergkamp**: U refereert aan een overleg met de inspectie op 7 juni 2013, waarin de Belgische inspectie aangeeft dat een vaak stilstaande trein een potentieel gevaar kan zijn. Passagiers proberen de trein te verlaten en personeel kan onder druk worden gezet om de trein snel weer te laten rijden. Bent u het eens met de uitspraak dat een trein die vaak stilstaat ook tot veiligheidsproblemen kan leiden?

De heer **Van Herwaarden**: Als een trein vaak stilstaat, moet je ervoor zorgen dat ze de deuren niet kunnen openen. Verder kun je dat omkleden met operationele procedures zoals een spoorwegonderneming gewend is met een veiligheidszorgsysteem. Dan kunnen ongewenste situaties gewoon omkleed worden met maatregelen, zodat er geen onveiligheid optreedt.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar is er zo'n strikte scheiding tussen veiligheid en betrouwbaarheid? Je hebt het falen aan de veilige kant. De treinen rijden vaak niet. Als er een probleem is met de veiligheid, dan staan ze stil en daardoor is de trein veilig. Maar als dat vaak gebeurt, kun je natuurlijk situaties krijgen waarin het personeel zich onder druk gezet voelt, dat mensen die trein uit willen. Je kunt misschien wel allerlei maatregelen daar

omheen nemen, maar is het geheel nu zo zwart-wit: betrouwbaarheid en veiligheid? Of zit er ook een dik grijs stuk tussen?

De heer **Van Herwaarden**: Dat laatste ben ik wel met u eens. Ik heb heel wat onderzoeken gedaan. Een "degraded mode", het niet optimaal operationeel zijn van alle treinen, geeft per definitie -- maar dat zit niet alleen aan de kant van de trein, maar ook aan de kant van de treindienstleider -- wat meer risico's, omdat bijvoorbeeld een treindienstleider wat meer procedures moet volgen die hij niet gewend is.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u bent het met mij eens dat er een dik grijs stuk zit tussen veiligheid en betrouwbaarheid. Toch zegt u net dat betrouwbaarheid niet een grotere rol moet gaan spelen in het hele certificerings- en toelatingsproces, hoewel de ILT in haar eindrapport gedateerd 19 mei 2015 - - vers van de pers -- aangeeft dat uitval, onbetrouwbaarheid, ook kan leiden tot veiligheidsissues. Dat staat een beetje haaks op wat u net zei.

De heer **Van Herwaarden**: Maar het sluit heel goed aan bij mijn laatste opmerking. Als de degraded mode te vaak voorkomt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien moeten we het niet te technisch maken.

De heer **Van Herwaarden**: Sorry, maar dit is gewoon een operationele term. Beoogd wordt dat de V250 goed gaat rijden. U zegt dat die vaak tot stilstand komt met een noodremming. Dan moet je weer opnieuw beginnen. Dat is een verstoorde treindienst. "Degraded mode" is hetzelfde. Dat is ongewenst. Als je dat vaak hebt, dan komen alle algemene systemen in second-best mode. Sorry, ook weer moeilijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten we het even wat simpeler houden. Op mijn vraag of betrouwbaarheid een uitgebreidere rol moet spelen in het certificerings- en toelatingsproces, zei u eigenlijk nee. De inspectie heeft echter zelf gezegd: we moeten daar in ieder geval meer aan doen, want ook betrouwbaarheid kan leiden tot veiligheidsissues.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar misschien moet ik dan iets specifieker zijn. Mijn deel is natuurlijk niet het operationele deel waarover we het net hadden, maar het vergunningverleningstraject, dus vooral de documenten en de TSI's aan de voorzijde, voordat materieel het railverkeerssysteem binnenkomt. Daarvan vind ik dat er voldoende is geschetst over betrouwbaarheid.

Mevrouw **Bergkamp**: In ieder geval vindt uw eigen organisatie dat het aanleiding is om er meer mee te doen, zo blijkt uit haar rapport, omdat dit kan leiden tot veiligheidsissues.

In januari 2013 wordt de Fyra weer uit de dienst gehaald als gevolg van winterse omstandigheden. Een afdekrooster is van de trein gevallen en uw collega's kijken ook naar de trein. Dan wordt duidelijk dat een deur scheef hangt en dat er problemen zijn met de uitschuiftreden. Er is ook sprake van ijsafzetting. Hoe verklaart u dat een trein die is gecertificeerd en toegelaten binnen een paar weken uit de dienst moet worden gehaald?

De heer **Van Herwaarden**: Dan zou je de precieze redenen moeten kennen waarom hij uit de dienst is gehaald.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u de rapporten gelezen van NS en de second opinion over de staat van de trein?

De heer **Van Herwaarden**: Ik heb bijvoorbeeld het rapport van Mott MacDonald wel gelezen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt in reactie op mijn vraag: dan moet je weten wat er aan de hand is. U hebt in ieder geval een aantal rapporten hierover gelezen.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar ik weet vooral zeker dat op het moment van toelating in juli 2012 de trein 100% voldeed aan alle wet- en regelgeving uit Europa en in Nederland, dus dat we goed zijn begonnen.

Mevrouw **Bergkamp**: We kunnen nog zo formeel in onze rol gaan zitten, maar we hebben wel een trein die na een paar weken uit de dienst is gehaald en waarbij veiligheidsissues speelden. Wat is uw verklaring voor het feit dat een trein die gecertificeerd en toegelaten is binnen een paar weken veiligheidsissues vertoont, zoals een deur die scheef hangt en ijsafzetting?

De heer **Van Herwaarden**: Ik noemde Mott MacDonald.

Mevrouw **Bergkamp**: Even voor de mensen die het volgen: Mott MacDonald voerde een second opinion uit op het onderzoek van NS. Ze hebben ook een analyse gedaan wat er met de trein aan de hand zou zijn.

De heer **Van Herwaarden**: Nadat die volledig uit de dienst is gehaald. U zegt dat er veiligheidsissues waren. Als ik naar Mott MacDonald kijk en hun conclusies lees, dan lees ik daarin dat er veel kleine problemen waren, maar dat die elk voor zich niet veiligheidskritisch waren. Maar over het geheel van die kleine problemen maken we ons zorgen, want de betrouwbaarheid wordt negatief beïnvloed. En we maken ons zorgen over de lifecyclekosten. Ik lees dus bij Mott MacDonald: er zijn veel kleine issues, allemaal zeer ongewenst, maar elk voor zich niet veiligheidskritisch.

Mevrouw **Bergkamp**: In het rapport staat ook dat een optelsom van wat u noemt kleine dingen wel kan leiden tot veiligheidsrisico's. We hebben het net gehad over een aantal dingen: de afdekklaar, de deuren en de ijsafzetting. Dat zijn wel allemaal veiligheidsissues. Het gaat niet alleen over kleine dingen en over de betrouwbaarheid. We hebben het echt over veiligheidsissues als gevolg van de zaken die geconstateerd zijn door uw eigen collega's.

De heer **Van Herwaarden**: Eens. Elk voor zich ongewenst en zeker in het geval van de afgevalle plaat een risicovolle gebeurtenis. Als een groot stuk metaal onder een wiel komt, dan kun je een ontsporing krijgen met alle gevolgen van dien. Geen discussie daarover.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben net in dit verhoor uitgebreid aandacht besteed aan de blog waarop collega's van u hebben gereageerd. Zij zeiden: bevestigt dit wat we al weten? In de blog wordt een aantal dingen genoemd die nu ook uitkomen. Dacht u niet achteraf: verdikkeme, had ik nou maar die collega's te woord gestaan, opgebeld, dit uitgezocht?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, achteraf niet. Ik sta nog steeds voor die handtekening. Het was 100% goed in juli 2012.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is er dan daarna gebeurd? Is het daarna helemaal misgegaan?

De heer **Van Herwaarden**: Wat we met elkaar schetsen en wat Mott MacDonald concludeert: er zijn heel veel kleine probleempjes geweest inclusief een groot probleem, de afgevallen plaat.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn ook technische dingen: de problemen met ERTMS, de tractie, de aandrijving, de remmen en de deuren. Er waren wat kleinere dingen, maar er waren ook veiligheidsissues als gevolg van rijden door de sneeuw. Hebt u zichzelf nooit de vraag gesteld: had ik die signalen uit Denemarken, van mijn collega's, van DVIS -- we hebben een hele lijst -- maar eerder opgepakt, om misschien toch iets meer uit uw rol te komen en wat breder te kijken?

De heer **Van Herwaarden**: Nu doet u aardig wat suggesties tegelijkertijd. Ik denk dat ik heel serieus met al die signalen ben omgegaan en dat ik ze allemaal verwerkt heb. Ik zie nog steeds niet wat ik had kunnen doen om te voorkomen wat Mott MacDonald concludeert. Na de vergunning is er gewoon een heel nieuw operationeel proces van een proefbedrijf, van dagelijkse controles en van onderhoud aan die trein. Zolang je niet weet wat de precieze oorzaken zijn geweest van de diverse incidenten, kun je ook niet de conclusie trekken dat we het tijdens de vergunningverlening misschien iets beter of anders hadden moeten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw collega's hebben in januari geconstateerd dat er een aantal veiligheidsissues zijn. Dat hebben zij zelf onderzocht. Hoe kan het dan dat bij een trein die is toegelaten en die ook het stempel voor veiligheid heeft gekregen, na een paar weken veiligheidsissues optreden als gevolg van sneeuw in Nederland en in België?

De heer **Van Herwaarden**: Er kunnen altijd ongewenste situaties optreden met materieel dat in Nederland rondrijdt. Het gebeurt regelmatig ook met treinen die al 20 of 30 jaar rondrijden. Zelfs daarmee hebben we weleens een veiligheidsstoring.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt zelf gezegd: u hebt veel ervaring en u loopt al langer mee. U noemt het rapport van Mott MacDonald een aantal keren, maar wat is uw analyse nu?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien moet u de vraag specifiekere stellen. Dan kan ik ook specifiekere antwoorden.

Mevrouw **Bergkamp**: Een trein die is gecertificeerd en toegelaten, wordt na een aantal weken uit de dienst gehaald als gevolg van veiligheidsissues. Er vinden nog wat onderzoeken plaats, waaruit blijkt dat de treinen aangepast moeten worden: een retrofit van zeventien tot negentien maanden. Wat is dan uw verklaring? U hebt alle rapporten bestudeerd.

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben het in die zin ook wel weer eens met Mott MacDonald: de documentatie was goed, de afbouwkwaliteit was niet goed en het kost zeventien tot twintig maanden om dat met een goed programma weer technisch in orde te maken.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat normaal?

De heer **Van Herwaarden**: Ik kan het niet vergelijken met andere projecten

...

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt het normaal dat een afdekrooster van een trein valt, dat deuren het niet doen, dat je ijsafzetting krijgt, dat die onderkant herontworpen moet worden, dat de laagspanning herontworpen moet worden, dat dat zeventien à negentien maanden duurt. U hebt het stempel gezet: de trein is veilig. Er spelen een aantal veiligheidsissues in de winter. Een optelsom van dingen kan ook leiden tot risico's voor de veiligheid. Het is aardig dat u citeert uit het rapport van Mott MacDonald, maar ik zou ook graag van uzelf willen weten, als inspecteur die verantwoordelijk is geweest voor het toelaten van deze trein, hoe dit heeft kunnen gebeuren.

De heer **Van Herwaarden**: Dat is toch eigenlijk niet te beantwoorden voor mij, want ik ken de oorzaken niet van de dingen die u noemt. Dan kan ik ook de verbinding niet maken naar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u weet wel dat u het goed hebt gedaan?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat weet ik 100% zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoewel u niet weet wat er mis is gegaan met de treinen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, maar volgens mij weten we dat in zekere zin met z'n allen niet, want er is geen eenduidig onderzoeksrapport waarin conclusies zijn getrokken.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het anders geweest als u die treinen zelf zou hebben geïnspecteerd? U hebt ervoor gekozen om dat niet te doen.

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben blij dat u daar even op terugkomt. Ik heb ervoor gekozen om dat niet te doen. Ik mag voor mijn taak alles doen wat bij die plausibiliteitscheck hoort. Ik mag een trein bekijken als ik dat wil. Maar ik mag niet het werk van een keuringsinstantie overdoen. Dat is een terrein van

de keuringsinstantie. Nee, ik heb er niet voor gekozen om zelf een trein te inspecteren. De hypothetische vraag of het dan niet gebeurd zou zijn ...

Mevrouw **Bergkamp**: Zijn de winterproblemen die de Fyra ondervond in januari 2013 sowieso onderdeel geweest van het certificerings- en toelatingsproces? Is ernaar gekeken hoe die trein het doet in de sneeuw?

De heer **Van Herwaarden**: Er is in de wet- en regelgeving ... Ik ken niet de details; de keuringsinstantie weet dat beter. Die heeft die test samen met de producent gedaan voor zover dat mogelijk was. Ik ken het niet uit mijn hoofd, maar er moet wel iets gespecificeerd zijn over het kunnen rijden onder winterse omstandigheden. Dat is natuurlijk belangrijk voor met name Noord-Europa. Voor zover dat gespecificeerd is in de wet- en regelgeving, is dat meegenomen door de keuringsinstantie. Ik heb de heer Borger vanmorgen daarover horen zeggen dat dit typisch een issue is waarbij je een expert judgement nodig hebt van een betrokken ingenieur.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u daar zelf naar gekeken? We moeten het gesprek van vanochtend met de heer Borger niet overdoen.

De heer **Van Herwaarden**: Dan kunnen we kort zijn: ik dus niet, want dat is typisch het werk van een producent en een keuringsinstantie.

Mevrouw **Bergkamp**: Is daarmee de winterbestendigheid voldoende tot uitdrukking gekomen in het toelatingsproces? Zou je niet ook specifiek daarnaar moeten kijken of daarover moeten doorvragen bij de keuringsinstantie?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, ik heb dat niet gedaan in mijn plausibiliteitscheck.

De **voorzitter**: Het komt steeds terug en ik wil het toch nog een keer vastpakken. U zegt: ik mag niet het werk van de keuringsinstanties overdoen,

maar ik mag wel inspecteren. Leg dat toch nog één keer uit. Wat mag u wel en wat mag u niet?

De heer **Van Herwaarden**: Ik heb een breed mandaat -- dat geldt voor onze inspectiedienst -- om dat te doen wat we nodig hebben om een toets te kunnen doen aan wet- en regelgeving. Bij de handhaving is dat soms wat duidelijker, maar ook bij vergunningverlening heb ik dat idee: ik mag alles wat bij mijn taak past. Dus als ik naar een trein wil, dan mag ik dat. Als ik onder een trein wil kijken om iets te checken, dan mag ik dat. Maar ik moet er een goede reden voor hebben. Bij mijn taak hoort niet een individuele trein controleren, want daar ben ik niet voor besteld. Dat is typisch iets wat anderen doen vóór mij in de keten. Mijn taak is die plausibiliteitscheck te doen, zo u wilt een steekproef op dat soort dingen. Dan heb ik het niet nodig om onder zo'n trein te kijken. Bij de V250 heb ik dat ook niet nodig gehad.

De **voorzitter**: Ik probeer het duidelijk te maken. De keuringsinstantie certificeert een prototype. De fabrikant zegt: wij bouwen alle treinen zoals dat prototype er uitziet. De keuringsinstantie signaleert niet dat dat niet zo is. Met andere woorden, er gaan dingen mis. Wie komt daar nou nog achter? Het prototype wordt gecertificeerd. Er worden treinen gebouwd die daar niet aan voldoen. U kijkt ook niet naar de treinen. At the end of the day kijkt dus niemand naar die treinen, omdat we ervan uitgaan dat die keuringsinstantie terecht een certificaat heeft afgegeven dat alle treinen hetzelfde zijn. Wie ziet dat dan? Het lijkt wel alsof alles door rolt. Straks rollen we door met reizigers, maar wie ziet nou dat die treinen misschien niet voldoen?

De heer **Van Herwaarden**: De belangrijkste dingen hebben we met z'n allen wel gezien. De dingen die gespecificeerd zijn in de wetgeving, zijn gecheckt door een notified body.

De **voorzitter**: Die zijn gecheckt, omdat het ontwerp gecertificeerd is. Daarnaast is door de keuringsinstantie gecertificeerd dat alle treinen zouden worden gebouwd conform het ontwerp. Wij hebben verschillende mensen langs gehad die aangeven dat het aan de uitvoering van het

kwaliteitssysteem schortte. Er werd niet gebouwd zoals het prototype. Er zaten verschillen in en er waren problemen tussen. De keuringsinstantie ziet dat niet. Ze hebben audits gedaan, maar ze hebben dat niet gezien. U kijkt ook niet naar de trein, dus u ziet het ook niet. Dan ziet toch helemaal niemand het?

De heer **Van Herwaarden**: Voor een deel is het misschien wel zo dat van alles wat de producent produceert, die producent de enige is die het ziet. Als het niet in het pakket van de keuringsinstantie zit en ook niet in mijn pakket, dan zit je daar in de vrije ruimte van de producent.

De **voorzitter**: Zou je dan bij risicovolle projecten waarin we een nieuw systeem hebben, een hogesnelheidslijn met alle beveiligingsdingen die ingewikkeld zijn, nieuwe technieken die we nog niet kennen en grote signalen, niet juist moeten denken: dit is niet een dingetje om te doen zoals we het altijd doen: we certificeren een systeem en we kijken niet meer naar de treinen? Zou je juist dan niet moeten zeggen: dit is echt een risicovol project, laten wij hier per trein kijken of die echt wel is gebouwd zoals wij het prototype, die eerste trein hebben gecertificeerd?

De heer **Van Herwaarden**: Dan kom je toch uit bij de keuze van de modules.

De **voorzitter**: En dat doet de leverancier, de fabriek zelf.

De heer **Van Herwaarden**: Precies. Die geeft opdracht, al of niet onder invloed van een koper die bepaalde wensen heeft, want ook die koper bepaalt natuurlijk het modulepakket mee als je daarover afspraken maakt. Dan kun je kiezen, zoals ik heb geconstateerd, voor het modulepakket light dat bij de V250 van toepassing is en niet voor een wat zwaarder modulepakket waarbij je elke trein aan het eind nog een keer toetst. Maar beide zijn 100% conform de wetgeving, dus daarom heb ik gewoon die vergunning verleend.

De **voorzitter**: Als er iets dus niet is gezien, dan denderd dat door tot die trein in januari gierend tot stilstand komt? Ik leg het aan u voor. U bent de expert. Ik zit alleen te kijken naar het systeem.

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben vooral expert op het eerste deel. In het operationele deel, waar ook nog allerlei dingen gebeuren met dagelijkse controles en onderhoud, kunnen ook dingen niet optimaal gaan of misschien zelfs als kinderziekte nog onontdekt zijn gebleven. Die winterse omstandigheden waren natuurlijk wel heel specifiek ...

De **voorzitter**: Nou, acht centimeter sneeuw. De Thalys blies er gewoon doorheen. Laten we nou niet doen alsof het echt shocking was. Er was geen Elfstedentocht. Ik heb het namelijk nog nagekeken. Ik dacht: ben ik nou een gekke Henkie dat er een Elfstedentocht was die ik vergeten ben? U ging een paar keer door naar Mott MacDonald. Ik snap dat, maar mevrouw Bergkamp heeft natuurlijk niet voor niets een paar keer specifiek gekeken naar de rapportage van uw ILT over de risico's van de afdekplaten en ijsafzetting. Die heeft het over de deuren, de uitschuiftreden die niet functioneerden en de software. De ILT zegt dat er bij ijsafzetting schade kan ontstaan met een risico van ontsporen. Het wordt niet alleen maar in een second opinion van een NS-onderzoek gezegd, maar de ILT zegt het zelf: risico van ontsporen.

De heer **Van Herwaarden**: Daarom is het belangrijk dat we bij de vergunningverlening, maar net zo goed tijdens de dagelijkse operaties ter plekke zijn met ogen en oren om het voor de Nederlandse burger te bewaken. Daarom zijn we bij de opstartfase van een nieuwe trein en kijken we mee of de juiste maatregelen zijn genomen, zodat risico's beheersbaar zijn.

De **voorzitter**: Als hier een nog grotere ijsklomp onder had gehangen, was het misschien wel misgegaan. We weten dus niet of het veilig was.

De heer **Van Herwaarden**: Nee, maar goed ...

De **voorzitter**: En u zegt nog steeds: ik heb mijn handtekening gezet.

De heer **Van Herwaarden**: Ja. Je moet de hele keten overzien. Voor dat deel heb ik mijn handtekening gezet. Een operatie onder winterse omstandigheden heeft ook gewoon zijn spelers. De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor veilig materieel en een veilige inzet.

De heer **Elias**: U legt uit waarom u tot op de dag van vandaag zegt: ik heb naar eer en geweten mijn handtekening gezet in die fase van het proces. Moeten wij niet concluderen dat een systeem van controle, certificeren, inspectie en hoe we het allemaal maar noemen, waarbij op een bepaalde datum u een handtekening zet en niet heel lang daarna van alles en nog wat echt mis is met die trein tot en met veiligheidsrisico's toe, niet functioneert?

De heer **Van Herwaarden**: Ik vind dat snel geconcludeerd. Nogmaals, wij kennen op dit moment met z'n allen niet de feitelijk vastgestelde oorzaken. Je kunt dus niet zeggen of het systeem niet goed functioneert. Volgens mij is dat nog prematuur.

De heer **Elias**: Dan vraag ik u: heeft in dit geval het systeem niet gefunctioneerd? U zet uw handtekening: alles is goed gegaan, we hebben het gecontroleerd. Maar niet heel lang daarna gebeuren de meest verschrikkelijke dingen met die trein. Dan werkt het toch niet?

De heer **Van Herwaarden**: Over dat veiligheidsincident ben ik het met u eens. Er is iets niet goed gegaan, want anders heb je geen afgevallen plaat.

Mevrouw **Bergkamp**: Nu we het toch hebben over het systeem. Het lijkt wel of de fabrikant in een machtige positie zit en dat het lastig is, met alles wat we er verder omheen georganiseerd hebben, het certificeren en toelaten, om een tegenmacht te organiseren. Het doel is toch dat je met certificeren en toelaten een tegenmacht hebt tegenover de fabrikant om te kijken: is die trein

veilig, is die betrouwbaar en kunnen reizigers goed vervoerd worden? Is dat zo? Is dat ook uw waarneming bij het Fyra-project?

De heer **Van Herwaarden**: Ik vind het woord "tegenmacht" niet zo prettig klinken. Het lijkt net alsof je tegenover de aanvrager ...

Mevrouw **Bergkamp**: Geef uw eigen term eraan. Het is even om uit te leggen wat ik ermee bedoel.

De heer **Van Herwaarden**: Ik voel mij toch prettig in het systeem, alhoewel het misschien nadelen heeft, omdat het in de geest van Europa is dat iedereen vrij makkelijk tot de markt moet kunnen toetreden. In dit geval heb ik het over de industrie. Dat betekent dat je dingen niet moet overreguleren. Natuurlijk is het niet goed als er een plaat afvalt, maar ik ben wel blij dat we niet nog heel veel meer regels hebben rondom die treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: U ziet geen redenen om te twifelen aan de werking van het systeem, ook niet in dit geval?

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben niet de regelgever. Wij hebben met z'n allen het minimum vastgesteld, gedefinieerd. Dat is voldoende, wetende dat er ook daarna weer partijen komen zoals onderhoudsbedrijven die gecertificeerd zijn, om het hele systeem veilig te kunnen laten werken.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het dan niet zo dat als iedereen een deel in de keten doet, toch het risico bestaat dat er een trein uitkomt die heel snel uit de roulatie wordt gehaald als gevolg van een aantal veiligheidsissues en betrouwbaarheidsproblemen? Is het dan niet belangrijk dat iedereen wat meer over zijn eigen grenzen gaat kijken en signalen oppakt? We hebben een aantal signalen besproken. Was dat niet handig geweest, louter en alleen kijkend naar dit Fyra-project?

De heer **Van Herwaarden**: Je krijgt toch het probleem van op elkaars stoel gaan zitten, vrees ik, als je allemaal wat meer doet dan wat bij jou hoort.

Mevrouw **Bergkamp**: Je kunt adviseren, je kunt signaleren, je kunt reflecteren.

De heer **Van Herwaarden**: Daar noemt u zo'n onderwerp. Ik toets. Wij hebben een lijn als inspectiedienst, dus dan adviseer je in principe niet. Natuurlijk help je wel een aanvrager met de wet- en regelgeving en het proces. Dat heb ik ook een aantal keren gedaan. Er was een bepaald formulier dat ik in juli 2012 aan mijn aanvrager heb aangereikt: kijk, zo gaat het werken. Dan adviseer je bijna, dus in die zin kijk je weleens over je grenzen heen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben vanochtend met mevrouw Thunnissen gesproken. In het nieuwe verbeterplan staat dat adviseren eigenlijk niet meer mag.

De heer **Van Herwaarden**: Ik noem het adviseren. Je legt uit hoe de wet- en regelgeving toegepast moet worden. Dat is een betere term.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik stel in ieder geval vast dat u vindt dat het systeem als zodanig werkt en geen aanpassingen behoeft. U gaf net wel aan in reactie op de vraag van de heer Elias dat we in deze situatie, kijkend naar de veiligheidsissues, wel kunnen zeggen dat de uitkomst van het systeem niet iets is wat we met elkaar willen. Ik hoop dat u daar in ieder geval bevestigend op kunt antwoorden.

De heer **Van Herwaarden**: Als u met de uitkomst van het systeem een afgevallen plaat bedoelt, dan ben ik het met u eens: dat is ongewenst.

Mevrouw **Bergkamp**: Even voor het beeld: het is natuurlijk niet alleen een afgevallen plaat. Het waren betrouwbaarheidsproblemen, problemen met de ijsafzetting, problemen met de remmen, het ERTMS; er zijn nog meer dingen vastgesteld, voordat we het alleen maar hebben over het afdekrooster.

De heer **Van Herwaarden**: Ik weet niet of ik het met u eens ben op het gebied van ERTMS. Daarmee presteerde de trein eigenlijk best goed.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren wel betrouwbaarheidsproblemen toen de trein van start ging. Ik verplaats mij bij dit soort dingen altijd in de reiziger, die in de periode dat de trein van start ging toch te maken had met veel betrouwbaarheidsproblemen. Daarna kwam de sneeuwperiode en ook toen waren er een aantal veiligheidsissues.

Ik wil even met u naar de productiekwaliteit. U refereerde een paar keer aan Mott MacDonald, de second opinion op het onderzoek van NS. Beide rapporten geven aan dat de afwerkkwaliteit op meerdere plaatsen onder de maat was, dat de treinen van elkaar verschilden en dat er twijfels waren over de productiekwaliteit. Toch is er een certificaat afgegeven door de keuringsinstantie. U hebt de rapporten gelezen. Vindt u dat terecht?

De heer **Van Herwaarden**: Ik vond dat op dat moment zeker terecht.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar met de wijsheid van nu?

De heer **Van Herwaarden**: Daar moet ik even over nadenken. Nog steeds terecht.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u dat toelichten?

De heer **Van Herwaarden**: U doelt op het SD-certificaat van de keuringsinstantie?

Mevrouw **Bergkamp**: Het kwaliteitsmanagementsysteem is getest en er is een certificaat afgegeven: er is een goed kwaliteitsmanagementsysteem en het is ook nog goed toegepast en geborgd in de praktijk. Dat is het doel van dat certificaat.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, daar heb ik mij in mei-juli 2012 van laten overtuigen. Ik weet dat de keuringsinstantie tussen 2007 en 2011 acht keer ter plaatse is geweest om dat QMS, dat kwaliteitszorgsysteem ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het niet over het proces, maar over de uitkomst, namelijk dat in een aantal rapporten wordt vastgesteld dat de afwerk kwaliteit op een aantal plaatsen onvoldoende is. Er is wel een certificaat afgegeven: het kwaliteitsmanagementsysteem is in de praktijk goed toegepast. Er zijn verschillen tussen treinen. U kent de rapporten. Is er terecht een certificaat afgegeven voor dat kwaliteitsmanagementsysteem?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, ik denk nog steeds dat dat terecht is geweest. Die afwerk kwaliteit is echt het individuele handelen van een monteur geweest waardoor treinen net iets verschillend kunnen zijn, maar ze hebben allemaal aan de TSI voldaan.

Mevrouw **Bergkamp**: En als we kijken naar hoe Lloyd's toezicht heeft gehouden of audits heeft uitgevoerd op het kwaliteitsmanagementsysteem: één keer per jaar daar kijken? Dan zegt u niet: goh, ik had eigenlijk wat meer moeten doorvragen over de kwaliteit, ook op basis van de signalen die u kreeg vanuit de media en van uw collega's?

De heer **Van Herwaarden**: Dat is precies het onderwerp waarop ik inderdaad heb doorgevraagd in mei 2012. Zij hebben mij toen geschetst dat ze tussen 2007 en 2011 acht keer ter plaatse zijn geweest. Dan vraag ik: hoe zag dat er dan uit? Discussies over het kwaliteitszorgsysteem. AnsaldoBreda heeft al een ISO 9001-systeem en is dus al gewend om met een kwaliteitszorg te werken. Die acht keer dat ze daar geweest zijn -- die heb ik ook echt bekeken en die conclusies staan ook in een van die veertien belangrijke documenten -- was de conclusie steeds: wij stellen na de audit vast dat AnsaldoBreda in staat is om het ontwerp zoals wij dat hebben vastgesteld ook daadwerkelijk te produceren.

Mevrouw **Bergkamp**: Samengevat zegt u: toen vonden we dat het certificaat terecht is afgegeven; kijkend hoe het is afgelopen met de treinen vind ik dat nog steeds. Dat zegt u eigenlijk tegen deze commissie.

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: In die auditrapporten stond bijvoorbeeld ook dat er gelast is op een roestige ondergrond en dat er niet-gekalibreerde meetinstrumenten waren. Zijn dat zaken die u ook gezien hebt? U zegt dat u de rapporten hebt gelezen.

De heer **Van Herwaarden**: Nee, die rapporten heb ik niet gelezen. Die hebben mij nooit bereikt. Ik heb ze niet opgevraagd. Ik heb een van die acht rapporten wel een keer ingezien.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten we kijken naar het werk van de keuringsinstantie. Ze hebben één keer per jaar twee dagen gekeken naar het kwaliteitsmanagementsysteem. Ze deden geen onaangekondigde bezoeken; die waren van tevoren gemeld. Van tevoren werd ook het auditrapport besproken. Is dat voldoende om goed zicht te krijgen op de praktijk? Ik vraag dat, omdat u afhankelijk bent van de informatie van de keuringsinstantie. U moet uw oordeel baseren op de informatie van de keuringsinstantie. Is dat voldoende?

De heer **Van Herwaarden**: Ik denk dat het voldoende is.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt nooit gezegd of gevraagd: het is misschien verstandig, kijkend naar de complexiteit, de signalen ...

De heer **Van Herwaarden**: Nee. Dit hele stelsel is niet zomaar even op een namiddag bedacht. Brussel heeft daarover nagedacht, met alle lidstaten.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar Brussel zegt niet dat je niet zelf meer mag nadenken.

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat klopt. Maar misschien weet u ook dat het zelfs naar één keer in de twee jaar gaat. Dit was nog het regime en Brussel is dat verder aan het liberaliseren.

Mevrouw **Bergkamp**: Op het moment dat er twijfels zijn over de veiligheid, dan gaat dat natuurlijk altijd voor, wat voor regelgeving er dan ook is.

De heer **Van Herwaarden**: Precies. Er is een ISO 9001-kwaliteitszorgsysteem. Er is een keuringsinstantie. Er zijn TSI's met modules. Die twee, maar vooral de laatste, geven mij voldoende zekerheid -- dat is ook het enige wat de wetgeving als gespecificeerd, geharmoniseerd deel heeft aangereikt -- dat alles wat met zo'n trein moet gebeuren ook daadwerkelijk gedaan is.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben deze week ook gesproken met de heer Jonkers, kwaliteitsinspecteur. Hij zei over het kwaliteitsmanagementsysteem: dat werd gewoon heel vaak niet in de praktijk toegepast door AnsaldoBreda. Daar waren grote zorgen over.

De heer **Van Herwaarden**: Dat is nieuwe informatie voor mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Vandaar ook mijn vraag ...

De heer **Van Herwaarden**: Wij zullen dat meenemen bij de monitoring van Lloyd's Register Nederland, de NoBo. Wij zijn -- dat ben ik dan niet, maar dat zijn wij wel als dienst -- vergunningverlener, certificeerder van Lloyd's Register Nederland en supervisor.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat neemt u dan precies mee?

De heer **Van Herwaarden**: In de jaarlijkse monitoring, in de jaarlijkse opvolging van alle partijen. Wij gaan jaarlijks naar alle partijen toe die van ons vergunningen hebben ontvangen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebben we begrepen van mevrouw Thunnissen. Wat gaat u specifiek doen? Ik zeg tegen u dat deze kwaliteitsinspecteur zei: het kwaliteitsmanagement wordt vaak niet toegepast. Toen zei u: dat gaan we oppakken, dat neem ik mee. Wat bedoelde u daarmee? Wat gaat er straks anders, behalve dat u het monitort in een systeem?

De heer **Van Herwaarden**: Wij gaan er extra aandacht aan geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is dat concreet? Gaat u tegen de keuringsinstantie zeggen: één keer per jaar is onvoldoende, u moet daar vaker rondlopen om een beter beeld te krijgen?

De heer **Van Herwaarden**: Als ik mij probeer voor te stellen hoe het gesprek richting die NoBo zal gaan in zo'n continuerende audit, dan gaan we hen bevragen op: hoe doe je zo'n QMS-toets als je met zo'n TSI werkt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het wordt heel ingewikkeld. Kunt u het iets duidelijker uitleggen, zodat we ons publiek niet verliezen?

De heer **Van Herwaarden**: U stelt een moeilijke vraag.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar zitten we voor.

De heer **Van Herwaarden**: Hoe zal onze actie richting een NoBo er uitzien omdat de suggestie is dat het QMS niet gewerkt heeft? Daar begint het mee, toch?

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat?

De heer **Van Herwaarden**: Nou ja, laten we dit dan eerst scherp krijgen. U zegt: de keuringsinstantie heeft een QMS beoordeeld, die gaat één keer per jaar en er is een keurder die daar vaker ter plaatse is, die zegt dat dat niet klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus: het toezicht op het QMS, het kwaliteitsmanagementsysteem, heeft niet gewerkt en dat gaan we in de toekomst anders doen. Volgens mij zegt u dat.

De heer **Van Herwaarden**: Misschien heb ik de vraag verkeerd begrepen. De nieuwe informatie die ik hoor, de suggestie dat het NoBo-certificaat wellicht niet terecht is geweest, hebben we nu gehoord door deze interviews. Die nemen wij mee als dienst om te kijken of onze NoBo daar misschien iets meer had moeten doen. Maar dat staat een beetje los ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het zijn trouwens verhoren, geen interviews. In de verhoren is u in ieder geval duidelijk geworden dat het anders moet. Dat de keuring van het kwaliteitsmanagementsysteem onvoldoende is geweest, is een conclusie van de inspectie zelf. U hebt er ook met collega's over gesproken: dat gaan we anders doen.

De heer **Van Herwaarden**: Nee. Ik probeerde aan te sluiten bij een suggestie die u deed toen u het over de heer Jonkers had.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was een vraag. Is het certificaat voor het kwaliteitsmanagementsysteem terecht afgegeven? Dat was een vraag.

De heer **Van Herwaarden**: Dan zeg ik ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt ja, ook met de wijsheid ...

De heer **Van Herwaarden**: Dan zegt u: maar de heer Jonkers zegt dat het helemaal niet klopte. En dan zeg ik: dat is nieuwe informatie voor ons, die nemen we mee en we gaan kijken wat we daarmee gaan doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan is mijn vraag: wat gaat u daar dan mee doen? U hebt een paar keer in dit verhoor ...

De heer **Van Herwaarden**: Dat hebben we nog niet gedaan, maar dat probeer ik u te schetsen. In een continuerend gesprek van onze inspectiedienst richting deze keuringsinstantie gaan we daar dieper op doorvragen: kan het zijn dat jullie dingen missen als jullie zo'n QMS beoordelen?

Mevrouw **Bergkamp**: Deze verhoren zijn in ieder geval reden geweest voor de inspectie om te zeggen: daar moeten we beter naar kijken. Als mensen daar rondlopen en dingen zien die de keuringsinstantie niet heeft gezien en die daardoor uiteindelijk ook niet door de ILT zijn opgepakt, dan moet je goed kijken hoe je daar meer informatie over kunt krijgen.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat signaal pakken wij op vanuit deze verhoren.

De **voorzitter**: Maar dan toch de vraag: als het waar is dat het kwaliteitsmanagementsysteem niet is toegepast, wat een collega hier onder ede heeft verklaard en waar ook uit de stukken van alles over blijkt, houdt u dan nog steeds vol dat het certificaat terecht is afgegeven?

De heer **Van Herwaarden**: Dan moet ik dat misschien wat nuanceren, want dat moet dan wat dieper onderzocht worden.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik u zo beluister, dan zegt u met de wijsheid van nu "ja" op mijn vraag of het certificaat voor het kwaliteitsmanagementsysteem terecht is afgegeven. Op de vraag van mevrouw Van Toorenburg zegt u in feite ...

De heer **Van Herwaarden**: Met dat "ja" bedoel ik dat er kleine afwijkingen kunnen zitten in treinen die vallen in de categorie "buiten scope TSI". Dat laat onverlet dat de certificaten correct geldig blijven. Er kunnen kleine verschillen in treinen zitten die misschien heel vervelend zijn voor het onderhoud of als

je een wijziging gaat aanbrengen, maar dat wil niet zeggen dat de certificaten niet meer kloppen. Dat pleidooi wilde ik maar houden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is helder, maar u zegt ook, wetende wat we nu weten en horen tijdens deze verhoren: we moeten onderzoeken of dat certificaat voor het kwaliteitsmanagementsysteem terecht is afgegeven. Dat neemt u mee.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, ik denk dat dat reëel is. Dat is nieuwe informatie die deze week tot ons is gekomen. Wij pakken signalen altijd serieus op en daar doen we dan wat mee.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het ook gehad over een aantal signalen die eerder zijn afgegeven, die in uw achterhoofd zaten en waar u niets mee hebt gedaan.

De heer **Van Herwaarden**: Wij zijn altijd serieus.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook als het in het achterhoofd zit, maar onze vraag is natuurlijk wat je met de signalen doet.

De heer **Van Herwaarden**: Niet altijd per direct iets.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar het volgende onderwerp. In België en Frankrijk mogen keuringsinstanties geen andere rollen vervullen: of ze keuren of ze adviseren. Lloyd's Nederland heeft gekeurd in opdracht van AnsaldoBreda, maar Lloyd's Europe heeft geadviseerd in opdracht van NSFSC, de leasemaatschappij die de treinen ging bezitten, en de Belgische vervoersmaatschappij NMBS. Vindt u dat wenselijk vanuit het oogpunt van onafhankelijkheid? Je keurt het werk waar je collega's over geadviseerd hebben.

De heer **Van Herwaarden**: "Wenselijk" is misschien niet het goede woord, maar het is toegestaan. Als je het goed organiseert, is het voor mij geen probleem.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt het geen probleem?

De heer **Van Herwaarden**: Ik vind het geen probleem, mits het goed gemanaged wordt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat bedoelt u met "goed gemanaged wordt"?

De heer **Van Herwaarden**: Daarmee bedoel ik dat een organisatie voor zichzelf goede spelregels moet hebben ingericht, zodat als je aan het ene deelneemt je niet meer aan het andere deelneemt. Daarvan weet ik dat dat bij Lloyd's het geval is.

Mevrouw **Bergkamp**: Geloof u dan in Chinese walls?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, in die zin wel. Het is belangrijk dat als je in het ene geacteerd hebt, je niet in een andere rol gaat zitten.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt het niet raar dat bijvoorbeeld de Raad voor Accreditatie heeft gezegd: geen accreditatie, want wij vinden dat het niet goed georganiseerd is dat twee verschillende rollen in één organisatie zitten? Dat is voor u geen signaal: goh, dat moet anders?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien verschil ik van mening met de Raad voor Accreditatie. Dat zou kunnen. Ik vind de inhoudelijke expertise van een geaccrediteerde partij zeker zo belangrijk als sommige andere factoren die de Raad voor Accreditatie heel zwaar laat meewegen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het doel van die rolscheiding is dat het elkaar niet beïnvloedt, want je gaat het werk keuren waarover een ander geadviseerd

heeft. Hebt u er vertrouwen in dat Lloyd's voldoende scheiding heeft gehanteerd tussen die verschillende rollen?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, daar heb ik vertrouwen in. Dat wordt ook gestaafd door de ervaring die ik heb. Ik heb daar nooit een tegenstrijdig belang geproefd of een afhankelijkheid die ik ongewenst achtte.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag. We hadden het op een gegeven over het Europese systeem, waar u volledig achter staat. U zei: ik sta daarachter omdat het concurrentie mogelijk maakt; je moet niet te veel regels opleggen. In de afgelopen week hebben wij het veel gehad over het zogeheten turnkeykarakter. Alle verantwoordelijkheid ligt bij de fabrikant, ook voor de kwaliteit. Uiteindelijk is de fabrikant voor alles verantwoordelijk. Hij mag kiezen op welke manier hij wordt gekeurd: typekeuring of op alle treinstellen afzonderlijk. Vindt u het ook te veel regelgeving, als die keuze bij de fabrikant wordt weggehaald? Er zit nu wel heel veel verantwoordelijkheid bij de fabrikant.

De heer **Van Herwaarden**: Dat is een goede vraag. Ik stel vast dat de TSI's, waarin die keuzemogelijkheid zit, nu gewoon die keuzemogelijkheid geven. Ik noem dat even de light, de medium en de heavy variant, alle drie 100% legaal, maar ...

Mevrouw **Vos**: Moet dat niet gewoon standaard de heavy variant zijn?

De heer **Van Herwaarden**: Dan krijg je ongetwijfeld weerstand. Ik ben geen wetgever en het heeft ook niets met mijn rol te maken, maar als ik mij naar Europa verplaats, dan weet ik dat de industrie daar vaak op tegen is omdat zij een laagdrempelige toegang tot de markt wil.

Mevrouw **Vos**: Wat vindt u zelf? U bent de industrie niet.

De heer **Van Herwaarden**: Ik denk dat ook met de light variant die nu gekozen is een veilig trein beschikbaar kan komen die gewoon veilig in Nederland kan rondrijden. Voor mij hoeft het niet allemaal heavy te worden.

Mevrouw **Vos**: Ondanks alles wat we net gewisseld hebben, dat in die light variant uiteindelijk niemand een aantal afwijkingen kan zien: de keuringsinstantie niet, u niet. Dan ben je geheel afhankelijk van een fabrikant aan wie we alle verantwoordelijkheid hebben gegeven.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt, maar ik mag toch hopen dat producenten ook gewoon goede producten willen die ze nog vaker willen verkopen. Dat doe je vooral door kwalitatief goede dingen te maken.

Mevrouw **Vos**: U blijft vertrouwen in het systeem?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, want het is nog relatief nieuw. Je moet het systeem soms even de tijd geven om ingeregeld te raken.

De **voorzitter**: We komen tot een afronding. We hebben heel veel langs gehad. Veel signalen waarvan u zegt: u hebt ze wel meegenomen, maar ze zijn geen aanleiding geweest om anders te handelen. We hebben aan de orde gehad dat het certificaat voor het kwaliteitsmanagementsysteem wellicht niet terecht is afgegeven. Dan zou je de vraag kunnen stellen of dat betekent dat de vergunning terecht is afgegeven, want die is gebaseerd op certificaten. We hebben een aantal punten aan de orde gehad waarvan u zegt: die kunnen we misschien als leerpunten meenemen. We hebben het gehad over de dubbelrollen, over de nota, over het volgen van het project en over de signalen.

Wat nog rest is een belangrijke vraag die wij stellen aan de mensen die nauw bij dit project betrokken zijn. Zijn er nog signalen bij u gekomen die duiden op onregelmatigheden?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: Op fraude of dergelijke zaken?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: Nooit een signaal gekregen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: Oké. Dan sluit ik dit verhoor.

Sluiting: 17.25 uur