

**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: mevrouw Thunnissen (inspecteur-generaal Inspectie Leefomgeving en Transport), die wordt bijgestaan door mevrouw Bekius.

Aanvang: 12.30 uur

**Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg**

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

In handen van de voorzitter legt mevrouw Thunnissen de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Thunnissen. U staat sinds 1 november 2008 als inspecteur-generaal aan het hoofd van de Inspectie Leefomgeving en Transport. De inspectie was verantwoordelijk voor het verlenen van de vergunning voor de Fyra, zodat deze mocht worden gebruikt voor het personenvervoer op het spoor. Ook was de inspectie verantwoordelijk voor het toezicht op de vervoerder HSA, het speciale bedrijf dat was ingericht om het vervoer tot stand te brengen, en op de keuringsinstantie Lloyd's, waarmee we vanmorgen hebben gesproken.

In dit verhoor zullen we het met u hebben over de verschillende rollen van de inspectie in het Fyra-dossier en zullen we bekijken hoe deze rollen zijn ingevuld. Ik begin met het beleid van de inspectie met betrekking tot het toezicht op het spoor. Het was beleid om uit te gaan van het beginsel "vertrouwen, tenzij". Wat betekent dat beginsel in de praktijk, als het gaat om toelating tot het spoor?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik wil eerst even een kleine correctie aanbrenge. Ik was sinds 2008 niet van de ILT; ik was eerst alleen maar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Die instellingen zijn later samengevoegd.

De **voorzitter**: Goed dat u dit even opmerkte.

Mevrouw **Thunnissen**: Wij doen aan "vertrouwen, tenzij", omdat wij er binnen de inspectie van overtuigd zijn dat inspecteurs niet hun doel bereiken als zij ergens binnenkomen met wantrouwen, met de houding "ik zal eens even gaan bekijken wat jij allemaal fout hebt gedaan", en dat iemand die niet helemaal goed naleeft, in dat geval alsnog zou gaan naleven. Als mensen met wantrouwen worden benaderd, schieten ze in de weerstand; dan worden ze niet open, gaan ze smoezen bedenken en denken: hij komt nog maar een keertje terug. Het is eigenlijk meer een attitudekwestie dan een vertaling hiervan in allerlei maatregelen.

De **voorzitter**: Hoe heeft u die attitude getoond bij het Fyra-project? Kunt u dat duiden?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, want ik ben natuurlijk niet bij de inspecties van de vergunningverlenende inspecteur geweest, en ook niet bij die van de handhavende inspecteur. Voor zover ik hen ken, kan ik me niet voorstellen dat zij zich wantrouwend zouden hebben opgesteld, met dit effect.

De **voorzitter**: Het is dus eigenlijk een algemene attitude van vertrouwen, waardoor u meer informatie krijgt en zelfs een ander instrument hebt om mensen bij te sturen, indien ze zich niet naar behoren gedragen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja. Je hoopt dat je zo meer te horen krijgt, waardoor je iets wat niet goed is op een bepaalde manier kunt herstellen. Dat laat je dus niet na. "Vertrouwen" betekent niet dat we alles goedvinden.

De **voorzitter**: Het is immers "vertrouwen, tenzij".

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

De **voorzitter**: De inspectie houdt "risicogestuurd toezicht". Hoe doet de inspectie dat in de praktijk op het spoor?

Mevrouw **Thunnissen**: We analyseren alle gegevens die we over de bedrijven hebben, om te kunnen bekijken waar het naleefgedrag het minst is. Met twee heel grote partijen onder toezicht, ProRail en NS, doe je dat op onderdelen. Die hebben immers zo'n enorm bereik dat het niet zou kunnen dat we daar een poos niet langskomen. Bij heel kleine partijen kun je nog zeggen: als het daar allemaal goed is, hoeven we niet de volgende dag weer te komen. Dat zit in de analysefunctie.

De **voorzitter**: Hoe keek u dan naar HSA, een nieuw bedrijf?

Mevrouw **Thunnissen**: We zijn daar heel veel geweest, in de periode dat het even in bedrijf was; zo lang is het immers niet in bedrijf geweest. Over een nieuw bedrijf heb je nog geen oordeel. Het heeft ook geen verleden, dus je hebt er geen gegevens van. Maar voor alle duidelijkheid: dat risicogestuurde speelt alleen bij het toezicht. In de vergunningverlening, en zeker in het proces waar we het vandaag over hebben, moet je bepaalde stappen volgen. Daarbij heb je niets te kiezen onder het mom van "ik vertrouw het wel". Je moet daarbij allerlei stappen volgen. Risicogericht speelt daarbij niet.

De **voorzitter**: Goed dat u dat aangeeft, ook voor het publiek. De ILT kent natuurlijk een handhavings- en een vergunningentak. U zegt dat risicogestuurd toezicht met name in de handhavingstak plaatsvindt; bij de vergunningstak is alles een gelijk risico.

Mevrouw **Thunnissen**: Je kunt dat niet eens risico noemen. Je moet gewoon stappen volgen, het is een systeem.

De **voorzitter**: Nu hebben wij uit de Derde Kadernota Railveiligheid begrepen dat de risico- en veiligheidsnormen de basis van de risicoselectie vormen. Dat hield ons even bezig. Bij de V250, de Fyra, waren er natuurlijk hoge veiligheidsnormen, omdat het ging over een hogesnelheidslijn met heel veel specifieke eisen. Heeft zo iets effect op de manier waarop zo'n project wordt aangepakt?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik denk het niet. Europa schrijft namelijk precies voor hoe je dit moet doen. Daarbij zijn er twee fases: je hebt het officiële stuk in de vergunningverlening, waarin de documenten echt officieel worden ingeleverd waarna de termijnteller gaat tikken; en je hebt het hele stuk daarvóór. Dat laatste heeft hierbij erg lang geduurd. Er was dus alle tijd voor een vergunningverlenende inspecteur om in gesprek te geraken, de normatiek nog een keer uit te leggen en te vertellen wat er wordt bedoeld. Soms zijn er namelijk opeenvolgende TSI's. Mag ik trouwens dat soort woorden gebruiken?

De **voorzitter**: Als u ze uitlegt.

Mevrouw **Thunnissen**: TSI's: technische specificaties voor interoperabiliteit. Als die elkaar opvolgen, kunnen er net kleine verschillen zijn en dan rijst de vraag of de vorige nog mag gelden of niet. In zo'n geval kun je informeel alvast zeggen: ik zie dit, ga je dat oplossen? Daarin zit nog echt het vak van de inspecteur.

De **voorzitter**: Is het project V250, de Fyra, op een bepaalde manier als een risicoproject gezien? Was er iets wat de ILT mogelijk deed denken dat dit project anders moest worden behandeld dan een ander project?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, zulke ruimte heb ik niet. Ik denk eigenlijk dat we nu maar eens moeten proberen om de gedachte uit de wereld te helpen dat wij daarbij veel ruimte zouden hebben. Ik denk dat het nuttig zou zijn om twee regels voor te lezen uit de Europese regelgeving hierover: "Nationale veiligheidsinstanties mogen geen controles herhalen die reeds zijn

uitgevoerd in het kader van de keuringsprocedure." Dat betekent dus ook dat wij niet nog een keer onder zo'n trein mogen gaan liggen, als deze al is gekeurd. En ook: "Nationale veiligheidsinstanties mogen niet proberen om de werkzaamheden van regelgevende instanties, aangemelde instanties, aangewezen instanties of risicobeoordelingsinstanties uit te voeren of te dupliceren."

De **voorzitter**: U geeft nu aan wat u niet mag.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja. In dat systeem moeten we dus alle stappen zetten die in de TSI's, in de regelgeving of in de nationale spoorwegwetten staan. Daaraan moeten we ons houden.

De **voorzitter**: Hierdoor word ik als jurist getriggerd. Regels zijn altijd opgesteld met een bepaalde gedachte. Ik kan me voorstellen -- want de commissie heeft zich daar natuurlijk in verdiept -- dat dit soort regels zijn bedacht om oneigenlijke concurrentie tegen te gaan, om te voorkomen dat een in een ander land toegelaten trein via een omweg in ons land zou kunnen worden geblokkeerd.

Mevrouw **Thunnissen**: En willekeur.

De **voorzitter**: En willekeur. Dat is de geest van de regelgeving. Maar het is nooit zo dat een wet of regeling maakt dat er helemaal niets meer kan. Ik ben op zoek naar de ruimte die u wél hebt. U hebt helder aangegeven wat u niet mag: u mag bepaalde dingen niet bij wijze van een soort belemmering nog een keer doen. Maar wat mag u wel, bijvoorbeeld bij iets wat volgens u een risicovol project zou kunnen zijn?

Mevrouw **Thunnissen**: Je moet doorvragen, doorvragen, doorvragen. En jezelf ervan laten overtuigen dat wat in de documenten staat, om het zo te zeggen, "waar" is. Je kunt dat eigenlijk alleen maar doen als je ook een beetje verstand van zaken hebt. U en ik zouden volgens mij dat traject als beoordelaar niet kunnen doorlopen.

De **voorzitter**: Wij zijn hier nu anderhalf jaar mee bezig en wij hebben veel geleerd, maar ik matig mij inderdaad niet aan dat ik zoiets morgen zou kunnen doen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ook niet.

De **voorzitter**: Daarom zijn we natuurlijk op zoek naar de specialisten, die ervoor zijn ingehuurd om dit te doen. En u bent de veiligheidsinspectie.

Mevrouw **Thunnissen**: Nou, ik ben geen inspecteur.

De **voorzitter**: Nee, u bent de inspecteur-generaal, dus nog mooier.

Mevrouw **Thunnissen**: En dan zou je nog meer weten? Nou ... Ooit zei minister Zalm: hoe hoger, hoe dommer. Ik heb me daar altijd verschrikkelijk aan gestoord, maar ...

De **voorzitter**: Dat wilde u vandaag nog even kwijt.

Mevrouw **Thunnissen**: ... ik begrijp wel wat hij bedoelde. Je hebt dan namelijk nooit het vak van inspecteur.

De **voorzitter**: Helder. Daarom kijken we in dit stukje naar het beleid.

Mevrouw Bergkamp pakt straks ook nog een aantal punten op. We zullen dan inzoomen op wat u niet mag -- wat u aangaf -- maar ook kijken naar de ruimte die er wel voor u is.

Ik blijf nog even bij de hoofdlijnen van het beleid. Het is misschien goed om nu in te zoomen op de positionering van de ILT. Hoe is het overleg met de bewindspersonen georganiseerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij nemen het initiatief om bewindspersonen over iets te informeren als wij denken dat er een politiek of publicitair risico is.

De **voorzitter**: Wat is "een politiek of publicitair risico"?

---

Mevrouw **Thunnissen**: Een "politiek risico" is het als de Tweede Kamer de minister of staatssecretaris ergens over bevraagt. Een "publicitair risico" is het als je in de kranten bent gekomen; dan moet je immers ook iets doen. Onze relatie wordt er wel door gekenmerkt dat wij onafhankelijk ons toezicht inrichten en uitvoeren, wat ook geldt voor de vergunningverlening.

De **voorzitter**: Over verschillende onderdelen heeft u ook overleg op de beleidsafdelingen van het ministerie. Kunt u daar iets over zeggen, zodat we een goed beeld krijgen van de positionering van de ILT?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij maken ieder jaar een meerjarenplan, waarin we zeggen wat we gaan doen met de middelen die we tot onze beschikking hebben. Dat bespreken we één keer per jaar met onze beleidsdirecties. Achteraf vindt dit plaats aan de hand van het jaarverslag: is iets houdbaar, kan het worden doorgezet of moeten we het anders doen? Als ertussendoor iets speelt, bijvoorbeeld met nieuwe regelgeving die wij niet zo goed handhaafbaar vinden, moeten wij dat natuurlijk wel kunnen uitleggen. Dat type besprekingen hebben we met de beleidsmensen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Thunnissen, u zei net dat de ILT niet onder de trein mag kijken. De ILT mag dus niet zelf technisch onderzoek doen. Mag dat nooit?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik weet eigenlijk niet of dat nooit mag, maar als ik de regels van Europa interpreteer, mag je volgens mij niet dupliceren, dus niet overdoen. Er staat niet bij hoe je iets niet mag overdoen, maar ik interpreteer dat als zodanig. Ik zie ook wel dat dit in Europa bij de meeste nationale autoriteiten zo gebeurt.

Mevrouw **Bergkamp**: U interpreteert de wet dus zo, dat de ILT niet onder de treinen mag kijken. Verder ziet u dat vergelijkbare inspecties in Europa dat ook niet doen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik weet dat natuurlijk niet van allemaal, maar wel van een aantal. Afgezien daarvan, je moet daarvoor wel bepaalde kennis en vakmanschap hebben. En die is vooral op de markt te vinden, die zit nu niet bij mij. Als ik deze zou moeten inhuren, wordt daarvoor een prijs gevraagd die de overheid daar niet voor over zou hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus los van hoe je de wet interpreteert, zit er ook nog wel een prijskaartje aan, want je moet daarvoor de juiste deskundigheid in huis hebben.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: De ILT baseert zich dus op informatie van de keuringsinstantie. Vanochtend spraken wij met de heer Borger. De ILT baseert zich op de certificaten, op de andere informatie die van de keuringsinstantie komt. Dit betekent dat de keuringsinstantie een heel belangrijke informatiebron is voor de inspectie. Maar als de inspectie van dat soort informatie afhankelijk is, wat beoordeelt ze dan zelf nog?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat kan ik u niet vertellen, want eigenlijk heb ik nog nooit zo'n proces meegemaakt. Ik denk dat u deze vraag aan mijn inspecteur moet stellen: waar kijkt hij naar, hoe doet hij dat?

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga u even helpen. Er is een document van de inspectie uit november 2011: "Nadere invulling voertuigtoelating". Daarin staat beschreven wat de ILT doet: de inspectie kijkt of het dossier volledig is en of het proces voldoet aan de wet- en regelgeving, en ze doet ook een inhoudelijke toets. De ILT kijkt dus niet naar alles, maar ze beoordeelt op basis van een soort risicoafweging wat ze inhoudelijk gaat beoordelen. Dat is in ieder geval de afspraak die de inspectie maakt. Wat betreft dat laatste, het volgende. U zei net op de vraag van de voorzitter dat risicogericht niet geldt voor de toelating, dat daarbij naar alles moet worden gekeken. Maar in dit document van de inspectie zelf staat dat ze niet naar alles kijkt, maar een



selectie maakt van documenten op basis van een risicoafweging. Mag ik u vragen hoe je, beleidsmatig, zo'n afweging maakt?

Mevrouw **Thunnissen**: De documenten die verplicht moeten worden ingeleverd, worden allemaal bekeken; ik kan me niet voorstellen dat dat niet gebeurt. De inspecteur van de vergunningverlenende kant is vaak extra alert op de risico's die hij in een bepaald geval belangrijk genoeg vindt om daar meer over door te praten en om er meer over te weten te komen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om vragen als: is het onderhoud goed geregeld, wat ziet de machinist, heeft hij veel dingen op zijn paneel staan? Wordt er goed gesproken, hoe is de raildialoog?

Mevrouw **Bergkamp**: De "raildialoog" is een nieuw woord voor ons. Is dat de communicatie tussen de trein en de infrastructuur?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat heet natuurlijk anders; dat wist ik even niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat dit afhankelijk is van de inspecteur?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat is zijn vakmanschap.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is dus niet iets wat beleidsmatig staat beschreven?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat is zijn vakmanschap. Hij is ervoor opgeleid om te beoordelen waar in een bepaald geval de zwakke punten kunnen zitten.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf net aan dat zo'n inspecteur kijkt naar alle ingediende informatie. Kijkt de inspecteur ook naar de onderbouwing daarvan? Hij krijgt de certificaten, het keuringsrapport, de verklaring van de fabrikant, maar daaronder zitten allerlei audits en rapporten die de certificaten weer onderbouwen. Wordt daarnaar gekeken?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik kan die vraag niet beantwoorden.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou u het belangrijk vinden dat er naar die onderbouwing wordt gekeken?

Mevrouw **Thunnissen**: Eigenlijk weet ik dat ook niet; dat hangt af van wat hij uit die basisdocumenten te weten komt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga daar toch nog even op door.

Mevrouw **Thunnissen**: Tja, u kunt mij daarnaar vragen, maar ik ken dat proces niet. Ik heb daar beleidsmatig ook geen oordeel over.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn een aantal standaarddocumenten die de fabrikant naar de inspectie stuurt: de certificaten, de verklaring waarin de fabrikant stelt dat alle treinen hetzelfde zijn gebouwd, een keuringsrapport. Daaronder zitten allemaal stukken als onderbouwing; auditrapporten, die de onderbouwing leveren van al die certificaten. Het is dan toch belangrijk als er ook naar die onderbouwing wordt gekeken?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ga geen uitspraak doen over een proces dat ikzelf niet beheers.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan even kijken naar hoe het bij u is georganiseerd. De minister mandateert de verantwoordelijkheid voor het toelaten van treinen tot het Nederlandse spoor door naar u, de inspecteur-generaal. Hoe is het verder georganiseerd? Net gaf u al aan dat er één inspecteur verantwoordelijk is. Hoe zit dat? Mandateert u het weer door?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, ik mandateer dat rechtstreeks door naar de inspecteur. Je kunt twee dingen doen: mandateren naar je manager en naar je inspecteur. Ik doe dat laatste.

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

Mevrouw **Thunnissen**: Ik vind dat de inspecteur de vakman is. Hij vertegenwoordigt ons, moet ons gezicht naar buiten zijn. Hij moet de verantwoordelijkheid nemen voor een interventie die hijzelf pleegt, en moet daar ook zelf verantwoordelijk voor zijn. Dat wil niet zeggen dat hij daarbij in de kou staat, in zijn eentje. We hebben een hele vakgroeporganisatie opgezet om ervoor te zorgen dat men zijn vakmanschap kan onderhouden, kan sparren en kan toetsen. Ik vind echter wel dat de inspecteur de inspecteur is, en dat het management er is om te managen.

Mevrouw **Bergkamp**: Er wordt dus niet doorgemandateerd naar een team, maar naar een persoon, die weer verantwoordelijk is.

Mevrouw **Thunnissen**: Alle inspecteurs zijn in één mandaat gemandateerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar in het geval van de Fyra was er één inspecteur verantwoordelijk voor de vergunningverlening.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar dat is niet door het mandaat. Het afdelingshoofd en de directeur kiezen wie zij welke werkzaamheden laten verrichten.

Mevrouw **Bergkamp**: In dit geval was er één inspecteur verantwoordelijk voor de vergunningverlening.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, een, en daarvóór een andere.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus in ieder geval is er één persoon verantwoordelijk voor de vergunningverlening.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar dat wil niet zeggen dat deze niet met zijn collega's praat; dat zou wel heel droef zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar heb ik straks ook nog wat vragen over.

Het gaat hierbij om een complex project: een hogesnelheidstrein, tussen twee landen, beveiliging, noem maar op. Wordt er dan specifiek gelet op de kennis en ervaring van iemand die vervolgens verantwoordelijk is voor de vergunningverlening?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, nou en of. We hebben een heel systeem waarin wordt bijgehouden welke opleiding mensen hebben, welke vaardigheden, op basis van de cijfers 1, 2 en 3. Als je 3 hebt, ben je een soort topper; dan weet je heel veel van iets af. Die zaken worden permanent bijgehouden, want een van de allerbelangrijkste opdrachten voor het management is om onze inspecteurs in staat te stellen om hun vak uit te oefenen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er goed wordt gelet op de kennis en expertise van de inspecteurs. Deze inspecteur had dus ervaring met het toelaten van treinen?

Mevrouw **Thunnissen**: Hij heeft die kennis. Ik denk dat hij heel veel weet van alle Europese regelgeving, want hij was ook betrokken bij het ERA, een soort vakgroep waarin van alles wordt uitgewisseld. Het is immers leuk als er ook op dat gebied een soort gelijk speelveld is.

Mevrouw **Bergkamp**: U heeft het over dezelfde kennis, maar ik vroeg of hij ook ervaring had met het toelaten van treinen.

Mevrouw **Thunnissen**: Eerlijk gezegd weet ik dat niet, maar hij had wel de kennis. Ik weet dat zeker, want daar heb ik naar gekeken.

Mevrouw **Bergkamp**: Goed, maar of hij die ervaring had, is dus nog even een vraagteken. Wat was uw eigen rol bij de toelating van de Fyra? Ik kan het bijna al een beetje invullen, maar ik vraag dit toch aan u.

Mevrouw **Thunnissen**: U kunt het antwoord inmiddels vermoeden: geen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dit speelde zich echt ver van u af.

Mevrouw **Thunnissen**: Dat geldt voor alle werkzaamheden van de inspecteurs.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij kijken nu specifiek naar dit project van de Fyra. U zegt dat u daarbij geen inhoudelijke of procesmatige betrokkenheid had, dat het zich ver van u af afspeelde.

Mevrouw **Thunnissen**: "Ver" wil ik niet zeggen. Het is een opvatting waar wij als inspectie erg in geloven: de inspecteur is daarvoor verantwoordelijk; wij zijn verantwoordelijk voor diens werk en dienen hem in staat te stellen om dat werk zo goed mogelijk te doen. Dat is onze rol.

Mevrouw **Bergkamp**: Met "ver van u af" bedoelde ik dat u als inspecteur-generaal bij dat project geen inhoudelijke of procesmatige betrokkenheid heeft gehad.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel even samen. U interpreteert de wet zodanig, dat de inspectie niet onder de trein zelf mag gaan kijken, dus zelf onderzoek mag doen. De inspectie is afhankelijk van de informatie van de keuringsinstantie, dus de notified body, in dit geval Lloyd's Nederland. U heeft uw verantwoordelijkheid in de organisatie doorgemandateerd. Er is uiteindelijk één inspecteur verantwoordelijk voor het afgeven van de vergunning, maar deze maakt wel onderdeel uit van een team. Naar uw weten had deze inspecteur in ieder geval de kennis daarvoor, maar het is u onbekend of hij ervaring had met het toelaten van treinen. Verder zei u dat het een bewuste keuze is om een inspecteur verantwoordelijk te maken en dat u procesmatig en inhoudelijk geen bemoeienis heeft gehad met de vergunningverlening.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

De **voorzitter**: Ik ga hier nog even over door. Eigenlijk zegt u dat u niet heel goed weet wat de mensen in uw organisatie precies doen, dat u die ervaring of kennis zelf niet heeft. Wat weet u wel van die werkzaamheden, van hoe die worden uitgevoerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat is niet wat ik heb gezegd. Ik heb gezegd dat ik nog nooit bij een vergunningverleningsproces betrokken ben geweest. Van een heleboel inspecteurs weet ik wel degelijk wat ze doen. Ik ga ook iedere week met een inspecteur mee. Van mijn vak ben ikzelf ook inspecteur. Maar zoiets wil allemaal niet zeggen dat je ook weet hoe een proces is ingericht en wat daarachter ligt, zeker niet zo'n vergunningverleningsproces. Dat is een erg langdurig proces. Ik ben ook nooit meegegaan.

De **voorzitter**: Oké. Het is goed dat we dit toch nog even hebben gevraagd, omdat het beeld leek te bestaan dat u niet zou weten wat uw mensen doen. Ik vroeg u hoe u zich daarvan op de hoogte stelt. U zei dat u met uw mensen meeloopt en bekijkt wat ze doen. U heeft nooit meegelopen in een vergunningstraject? Gebeurt dat misschien te weinig?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, maar ik ga dat goedmaken. Nu ben ik natuurlijk hartstikke nieuwsgierig geworden. Ik wil het nu ook echt snappen.

De **voorzitter**: U bent nieuwsgierig geworden en wilt het nu echt snappen?

Mevrouw **Thunnissen**: Jazeker.

De **voorzitter**: Wij kunnen u zeggen dat het een heel proces is. U zei dat u een heel systeem hebt om te kijken naar ervaring en opleiding. U noemde de vakgroepen. Wij hebben ons verdiept in de jaarverslagen van de inspectie. Die vakgroepen kwamen we pas tegen in 2014. Hoe was het daarvoor geregeld?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, die vakgroepen zijn volgens mij een jaar na mijn komst ingesteld. Eind 2008 kwam ik bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat en daarna zijn we ermee begonnen. Ik weet niet precies het jaar, maar ze waren er al voor 2014.

Mevrouw **Bergkamp**: In een interview met Het Financieele Dagblad, gepubliceerd op 30 juni 2013, stelde u dat certificering niet wil zeggen dat een trein veilig is. Kunt u die uitspraak toelichten?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, die wil ik wel toelichten. Wij keuren namelijk een type goed. Dat betekent dat je een type goedkeurt op basis van het ontwerp en van hetgeen je aangeleverd krijgt. Er worden een heleboel duplicaten van zo'n trein, of wat dan ook, gebouwd. Als een fabrikant, certificeerder of inspectie er niet goed op let, kan er zomaar eentje doorheen glippen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus eigenlijk dat certificering geen garantie is voor veiligheid.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, maar dat is het nooit. Er bestaan met betrekking tot de veiligheid geen absolute garanties. Je kunt zaken zo goed mogelijk regelen, maar het materialiseren van een risico houdt je nooit tegen. 100% veiligheid bestaat niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Vanmorgen hebben we gesproken met de heer Borger van de keuringsinstantie. Wij hebben met hem het proces besproken van het afgeven van een certificaat voor het ontwerp en voor de productie van de treinen. Daarbij wordt er gekeken naar de zogenaamde technische specificaties interoperabiliteit; u had het daar net over. Het gaat daarbij om de technische functionele eisen die door Europa worden gesteld. Als het ontwerp en de treinen daaraan voldoen, zegt men dat de trein veilig is. Je kunt dus niet zonder meer zeggen dat certificering niet wil zeggen dat een trein veilig is; die zaken hebben wel met elkaar te maken.

Mevrouw **Thunnissen**: Jawel, maar ik zeg dan ook niet dat het onveilig is. Ik bedoel gewoon dat er geen 100%-garantie is. Aan de andere kant is het ook niet zo dat ze allemaal onveilig zouden zijn als je niet zou kijken.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er altijd wel eentje ...

Mevrouw **Thunnissen**: Zeker als het om een hele reeks gaat, zou dat in theorie natuurlijk kunnen.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt certificering wel belangrijk als onderdeel van het proces?

Mevrouw **Thunnissen**: Er is daarvoor gekozen. Kijk, het systeem in Europa is zo dat de wetgever in feite het niveau van de veiligheid bepaalt door de maatregelen die worden beschreven in de wet- en regelgeving, waaronder de TSI's. De ondertoezichtstaande, in dit geval de vergunningaanvrager, is verantwoordelijk voor de realisatie daarvan. Hij is daar dus verantwoordelijk voor, en wij houden daar weer toezicht op, dan wel wij verlenen certificaten.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was: vindt u het een goed systeem? Als iemand zoiets aan mij zou vragen en ik zou zeggen "daar is voor gekozen", zou ik daarmee niet laten zien dat ik het per se goed vind. Mijn vraag aan u was: vindt u, kijkend naar het proces van certificering en toelating, dat certificering een belangrijk onderdeel uitmaakt van die keten voor de toelating, zodat we uiteindelijk een veilige trein krijgen?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij hebben voor deze vorm en deze range gekozen. De fabrikant heeft zelf immers zijn eigen kwaliteitsmanagementsysteem, dat hij ook weer moet laten certificeren.

Mevrouw **Bergkamp**: Met uw antwoord op mijn vraag wekt u een beetje de indruk dat certificering volgens u meer iets verplichts is omdat ervoor is gekozen, dan iets wat u in het proces helpt om uiteindelijk treinen toe te laten



die veilig zijn. Misschien vul ik het verkeerd in en daarom stel ik dezelfde vraag nog even scherp. Graag een antwoord op mijn vraag.

Mevrouw **Thunnissen**: Kijk, het is een beetje lastig speculeren over de vraag of het een goed of slecht systeem is.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u bent daarvan afhankelijk. Op basis van die informatie ...

Mevrouw **Thunnissen**: In Nederland hebben wij nu iets met de Fyra. De vraag is of het bij deze trein ging om een veiligheidsvraagstuk of om andere vraagstukken. Ik neem aan dat u dat nu gaat uitvinden; daar gaat het immers om. Als we zo'n systeem zouden willen veranderen, mogen we in zekere zin wel haast maken, want de Europese Commissie heeft een vierde spoorwegpakketdocument gemaakt. Daarin staat dat ze nog verder wil gaan, door de certificering niet aan de nationale autoriteiten te laten maar bij het ERA onder te brengen.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou het goed zijn om het systeem te wijzigen?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik probeer even mijn verhaaltje af te maken. Het is de bedoeling dat er dan nog meer wordt geleund op certificering. Als we in Europa een ander systeem zouden willen, moeten we dus wel opschieten. Ik denk namelijk dat dat vierde spoorwegpakket als stuk zomaar door het Letse voorzitterschap tot een einde kan worden gebracht. We moeten dan een heel scherpe businesscase hebben op het gebied van de veiligheid van deze trein, willen we onze collega-lidstaten ervan overtuigen dat het certificeringssysteem geen systeem is.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap wat u zegt, mevrouw Thunnissen. Ik wil u vragen om iets korter te antwoorden, want we willen nog heel veel dingen van u weten. Mijn vraag was: vindt u certificering een belangrijk onderdeel van het proces naar toelating, vanuit uw rol van inspecteur-generaal,

verantwoordelijk voor de veiligheid en voor de inspectie bij het toelaten van treinen, en kijkend naar het gehele proces van toelating? Dat was mijn vraag.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik wil een misverstand wegnemen. Ik ben niet verantwoordelijk voor de veiligheid. Ik ben verantwoordelijk voor het doen naleven door de ondertoezichtstaande.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is weer een andere vraag, waar we straks op ingaan.

Mevrouw **Thunnissen**: Dan is die alvast beantwoord.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan dat zo zien. Mijn vraag aan u was: vindt u certificering belangrijk, of zegt zo'n certificaat in de praktijk niet veel?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat hangt af van de kwaliteit van het certificeringsbureau. En het hangt af van wat daar weer onder zit bij de fabrikant, de certificeerder van hem enzovoorts. Dat is niet goed of niet slecht.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u het belangrijk?

Mevrouw **Thunnissen**: Je kunt niet zeggen dat het belangrijk is. Ik vind daar eigenlijk niks van.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij noteren dat u daar niets van vindt. U heeft geen uitgesproken mening over de vraag of certificering wel of niet belangrijk is en of certificering goed of slecht is. U zegt: als je zo'n systeem wilt wijzigen, moet je dat op Europees niveau doen. U heeft geen oordeel over certificering als zodanig of over het belang daarvan.

Mevrouw **Thunnissen**: Als het goed gebeurt, is het een instrument.

Mevrouw **Bergkamp**: U maakte net een mooi bruggetje naar mijn volgende vraag op basis van hetzelfde artikel in Het Financieele Dagblad. Daarin zegt u ook: de inspectie is niet verantwoordelijk voor de veiligheid van de Fyra-treinen. Kunt u toelichten wat u daar precies mee bedoelde?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik bedoelde daarmee wat ik zonet aangaf. De wetgever geeft de normatiek aan, en daarmee het gewenste niveau van veiligheid. Degenen die dit moeten toepassen, dus vervoerders, spoorbeheerders, certificeerders, zijn verantwoordelijk voor de veiligheid. Als we dat niet zo zouden doen, zouden wij als inspectie in feite op de stoel gaan zitten van de directeuren van bedrijven of de CEO's van grotere bedrijven; u kunt zich dat voorstellen. Wij kunnen bij bedrijven ook helemaal geen interne maatregelen nemen. Wij kunnen vaststellen dat iets niet goed is en zeggen dat ze het beter moeten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is uw rol?

Mevrouw **Thunnissen**: Onze rol is: hen doen naleven, hen achter de broek aan zitten.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent toch verantwoordelijk voor het toelaten van treinen die voldoen aan de eisen, en die daarmee veilig zijn?

Mevrouw **Thunnissen**: De onderliggende waarde is inderdaad wel de veiligheid. Wij zijn in het toezicht alleen rechtstreeks verantwoordelijk voor de veiligheid als het gaat om acuut gevaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Als het gaat over de vergunning: u laat toch treinen toe die voldoen aan de eisen en die daarmee veilig zijn? Daar bent u toch voor verantwoordelijk?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ben ervoor verantwoordelijk dat het proces wordt doorlopen zoals we hebben afgesproken.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent verantwoordelijk voor een proces.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: En dat proces heeft als doel: veilige treinen.

Mevrouw **Thunnissen**: De onderliggende waarde is, uiteraard, veiligheid; dat ben ik helemaal met u eens.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat interview heeft veel losgemaakt; in de Tweede Kamer zijn er ook veel vragen over gesteld. De staatssecretaris beantwoordde een vraag. Zij stelde dat een verleende vergunning niets zegt over de productiekwaliteit van ieder afzonderlijk treinstel.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat is wat ik net zei. Dat bedoelde ik ook te zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is toch wat merkwaardig. Er wordt een certificaat afgegeven voor de productie van de treinen. Dat certificaat heeft als doel dat treinen worden gemaakt conform het prototype, het eerste type dat is getest. Je kunt dan toch niet zeggen dat zo'n vergunning niets zegt over de productiekwaliteit van ieder afzonderlijk treinstel?

Mevrouw **Thunnissen**: Tja, maar het menselijk tekort doet zich overal voor. Dat kan dus ook het geval zijn in een fabriek die wel een prototype heeft gemaakt, maar later toch niet volgens datzelfde prototype gaat bouwen. Zoiets kan zich ook bij mij voordoen. Ik kan mijn inspecteurs scholen, maar als er een eens met het verkeerde been uit bed stapt, kan hij iets doms doen. Dat zit overal.

Mevrouw **Bergkamp**: Natuurlijk blijft het mensenwerk, maar uw uitspraak was dat een verleende vergunning niets zegt over de productiekwaliteit van

ieder afzonderlijk treinstel. Het doel van het certificaat dat wordt afgegeven, is dat de treinen worden gebouwd conform het goedgekeurde ontwerp.

Mevrouw **Thunnissen**: Jazeker, dat ben ik met u eens.

Mevrouw **Bergkamp**: Je kunt dan toch niet zeggen dat het niets zegt over de productiekwaliteit?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, het zegt niet niets, maar het zegt ook niet alles; zal ik deze nuance maar aanbrengen? Daar zit ook iets anders achter. Mijn handhavende inspecteurs, die gewoon met hun inspecties aan de arbeid gaan, kunnen natuurlijk op den duur zien dat er eentje misschien niet conform is, en dan moeten zij wel degelijk optreden.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het nu nog over toelaten, maar u maakte een opmerking over de handhaving. U zei net dat "niets" een te groot woord is, net zoals "alles". Het zit daartussen. De staatssecretaris heeft de Kamer wel op deze manier geïnformeerd. Is die beantwoording dan wel zorgvuldig geweest?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik vind dat het wel goed is geformuleerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er staat "niets" in. Zelf zei u dat u dat "niets" graag wilde nuanceren.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar dat wil niet zeggen dat zij de Kamer fout heeft geïnformeerd. Nu praten wij er nog een keer over; u vraagt daarbij door en ja, dan krijgt u een genuanceerder antwoord.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat uw woorden samen. U stelt vast dat het woord "niets" in ieder geval niet zo is bedoeld: het zegt wel iets, maar niet alles. Het lijkt zo wel een filosofische kwestie.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, het zegt in ieder geval wel iets. Het zou ook wel heel treurig zijn als dat niet zo was.

Mevrouw **Bergkamp**: De inspectie voert zelf geen onderzoek uit naar de treinen; dat zei u net. We hebben vanochtend met de heer Borger van de keuringsinstantie gesproken. Hij heeft ook niet alle afzonderlijke treinen gekeurd. Wie kijkt in dat proces nu wel naar alle afzonderlijke treinen?

Mevrouw **Thunnissen**: De fabrikant, naar ik hoop. Naar ik aanneem, zal degene die ermee wil gaan rijden daar ook wel iets mee doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat als de certificeerder, de keuringsinstantie, het niet doet en de ILT dit als inspectie sowieso niet doet, de verantwoordelijkheid om naar de afzonderlijke treinen te kijken, bij de fabrikant en de vervoerder ligt.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat denk ik. Overigens zit de certificeerder ook in dat traject van typegoedkeuringen. Van hem kun je dus ook niet zeggen dat hij dat gewoon moet doen. Wij zitten met elkaar in de opvatting dat het zo het best is gewaarborgd.

Mevrouw **Bergkamp**: In het gesprek van vanochtend gaf de heer Borger de aanbeveling mee dat het wellicht toch wel verstandig is dat de keuringsinstantie naar de producten afzonderlijk kijkt. Dat kan ook, als je kiest voor een bepaalde module. De wet- en regelgeving beperkt dus niet zozeer in die zin, dat voor zoiets niet meer kan worden gekozen. Maar we kunnen wel vaststellen dat u als inspectie wel heel afhankelijk bent van de informatie die u krijgt van de keuringsinstantie?

Mevrouw **Thunnissen**: Jazeker.

De **voorzitter**: Ik wil even blijven hangen bij uw mening over de informatie door de staatssecretaris. U vindt dat de staatssecretaris de Kamer goed heeft geïnformeerd, omdat zij heeft gezegd dat een vergunning alleen maar

zegt dat er aan de basiseisen voor veiligheid is voldaan en deze niets zegt over de productiekwaliteit van iedere trein. Maar een certificaat wordt toch niet alleen maar afgegeven omdat dat leuk op papier staat? Er wordt toch ook middels audits gecontroleerd of het kwaliteitsmanagementsysteem daadwerkelijk wordt toegepast? Het is dus toch niet alleen maar een bevestiging op papier?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. De certificeerder doet inderdaad al die audits; soms van het kwaliteitsmanagementsysteem, maar dat maakt eigenlijk verder niet uit, want de audittechnieken zijn overal natuurlijk gelijk. Daar kijkt hij naar en daaruit moet ook het vertrouwen blijken dat het goed loopt.

De **voorzitter**: Dan klopt het antwoord van de staatssecretaris toch helemaal niet?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat zeg ik toch helemaal niet? Het klopte wel.

De **voorzitter**: U nuanceert het antwoord van de staatssecretaris, maar als ik dat antwoord aan de Kamer lees, vind ik het helemaal niet kloppen. Het zegt wel heel veel.

Mevrouw **Thunnissen**: Dit snap ik niet.

De **voorzitter**: Wanneer je analyseert wat echt de bedoeling is, zie je dat een certificaat wordt afgegeven omdat een fabrikant een kwaliteitsmanagementsysteem heeft. In dat certificaat en in de audits wordt geborgd dat zo'n kwaliteitsmanagementsysteem daadwerkelijk wordt gebruikt; althans dat kunnen we daardoor zien. Dat er een certificaat wordt afgegeven omdat het wordt gebruikt, zou moeten bevestigen dat de verschillende treinen hetzelfde zijn en allemaal aan de eisen voldoen. Op die manier zegt het heel veel over de veiligheid.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat ben ik allemaal met u eens. Alleen sluit ik niet uit dat er fouten worden gemaakt.

De **voorzitter**: Dat is niet wat de staatssecretaris aan de Kamer heeft geantwoord. We kijken er inderdaad vandaag weer naar. U kunt zeggen dat het misschien een beetje anders is, maar de Kamer stelde een vraag aan een staatssecretaris en de staatssecretaris werd mogelijk mede door de ILT geïnstrueerd om een bepaald antwoord te geven. Onze constatering is dat die zin niet klopte; althans dat kunnen wij dus nu zien. Certificering zegt wél iets over de productiekwaliteit, want het is daar een onderdeel van. Daarom is de verbazing ook zo groot.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Thunnissen, u gaf net aan dat voor de inspectie de informatie van de keuringsinstantie heel belangrijk is. U bent daarvan afhankelijk, omdat u de keuringen niet zelf doet. Nu heeft het ministerie een onderzoek uitgevoerd naar het toelatingsproces. De staatssecretaris heeft de conclusies daarvan omarmd. Een van die conclusies was dat het toezicht van de ILT op de keuringsinstantie onvoldoende is geweest. We hebben het nu over de handhavingskant. Hoe komt het dat de inspectie te weinig toezicht heeft gehouden op Lloyd's?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij hebben Lloyd's in die jaren niet geïnspecteerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Tussen 2005 en 2013.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik denk dat het 2010 is, maar dat maakt niet uit; we hebben het gewoon niet gedaan. Dat was inderdaad verkeerd. Daarna hebben we het hersteld. In hetzelfde rapport waar u net over sprak, staat ook dat dit geen invloed heeft gehad op de kwaliteit van de vergunningverlening. Dat lijkt me óók een constatering die we hier in het openbaar moeten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens mij is dat rapport geheel openbaar, dus iedereen kan dat goed lezen.

U geeft aan dat het toezicht op de keuringsinstantie onvoldoende is geweest. Net hadden we het erover dat de ILT van de informatie van Lloyd's



afhankelijk is. Kunt u aangeven waarom dat toezicht onvoldoende is geweest? Had dat te maken met de bezetting?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. Ik heb geprobeerd om te achterhalen waarom we daar in die jaren niet zijn geweest. Ik heb het nu nadrukkelijk over een bepaald aantal jaren; ik zeg dus niet dat dit nu nog zo is. Eigenlijk weet niemand waarom we dat niet hebben gedaan. Wat blijft staan, is dat we dat wel hadden moeten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: In ieder geval is er in die periode waarover we het hebben, dus tussen 2013 en 2015, geen ...

Mevrouw **Thunnissen**: Over 2013 ben ik niet helemaal zeker. Volgens mij was dit tot 2010 en zijn we er vanaf 2011 wel degelijk geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens mij was het 2010. Er zijn handhavingsaudits geweest. Volgens mij was er een moment waarop er opnieuw wordt aangesteld ...

Mevrouw **Thunnissen**: In de erkenning. Als er een erkenning had moeten plaatsvinden, zouden we er zijn geweest. Dit gaat nu om handhavingsaudits.

Mevrouw **Bergkamp**: Het gaat om handhaving. U erkent dat u meer handhavingsaudits en meer toezicht op Lloyd's had moeten verrichten.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, we hadden daar in die jaren gewoon moeten komen, punt.

Mevrouw **Bergkamp**: En u weet niet waarom dat is gebeurd.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Een andere conclusie uit dat onderzoek is dat er weinig toezicht is geweest, met name met betrekking tot de onafhankelijkheid

van Lloyd's. Vanochtend hebben we het daar ook over gehad. Het gaat hierbij om een vermenging van functies: Lloyd's Nederland en Lloyd's Europe zijn twee takken, maar de mensen van Lloyd's Nederland zijn in dienst van Lloyd's Europe; het is dus één bedrijf. Je kunt daardoor de schijn tegen krijgen; je kunt problemen krijgen met onafhankelijkheid, want mensen keuren werk waarover hun collega's hebben geadviseerd. Waarom heeft de inspectie, om dat te voorkomen, daar niet meer bovenop gezeten?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik weet niet of we er niet genoeg bovenop hebben gezeten. In mijn beleving was het persoonsniveau strikt gescheiden. Dat neemt niet weg dat wij dit aspect bij onze volgende inspectie van Lloyd's nog zwaarder zullen meenemen. Ik ben het namelijk met u eens dat dit niet kan; de schijn van verstrengeling mag al niet bestaan, laat staan een verstrengeling.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor u is dit dus een belangrijk punt.

Mevrouw **Thunnissen**: Voor ons is dit een belangrijk punt. Misschien is het wel goed als we ons realiseren dat Horvat heeft gezegd dat het op de certificering door Lloyd's geen invloed heeft gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het nu over onafhankelijkheid en te weinig toezicht op Lloyd's. Natuurlijk kunt juist ú die onafhankelijkheid regelen door ervoor te zorgen dat Lloyd's wordt geaccrediteerd door de Raad voor Accreditatie. Je kunt dat regelen door ervoor te zorgen dat Lloyd's ...

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar het is niet mijn taak om hen naar de RvA te sturen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat kan een eis worden.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ken geen certificerende instelling die door de raad niet is toegelaten.

Mevrouw **Bergkamp**: Tot voor kort had de Raad voor Accreditatie er nog problemen mee om Lloyd's te accrediteren omdat die rolvermenging nog steeds bestond.

Mevrouw **Thunnissen**: Dat is dan toch goed?

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u of dit inmiddels is opgelost?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u meer boven op die onafhankelijkheid gaat zitten. Het rapport van de staatssecretaris dateert van januari 2013. U bracht dit als een nieuw punt: u zou die onafhankelijkheid nu gaan oppakken.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, nee, we moeten daar altijd naar kijken. Maar gelet op wat ik over dit dossier heb meegekregen, zal ik daar wel extra aandacht voor vragen. Eerlijk gezegd vind ik dit ook een erg belangrijk punt.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij die vergunningverlening bent u afhankelijk van informatie van Lloyd's; dat hebben we net vastgesteld. Het toezicht op Lloyd's is onvoldoende geweest. Kunt u dan wel zeggen dat het oordeel objectief is geweest, dat het een goed oordeel is geweest? Als de inspectie afhankelijk was van informatie van een organisatie waarop onvoldoende toezicht is geweest, kan ze daar dan wel op bouwen?

Mevrouw **Thunnissen**: Omdat ik niet weet hoe dat proces verloopt -- dat heb ik u net verteld -- kan ik hier eigenlijk ook niet goed over oordelen.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet dus niet in hoeverre het heeft meegespeeld dat er te weinig toezicht is geweest.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, ik kan dat echt niet zeggen. Ik wil niet beschuldigen. Eigenlijk wil ik nooit een oordeel geven als ik de feiten niet ken.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft de inspectie zelf ooit gebruikgemaakt van advisering door Lloyd's?

Mevrouw **Thunnissen**: Nou, dat denk ik niet. Waarom en in welk kader zouden wij dat moeten doen?

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben informatie waaruit in ieder geval blijkt dat Lloyd's toch wel eens door de inspectie wordt ingeschakeld.

Mevrouw **Thunnissen**: Kunt u mij wellicht ook vertellen wanneer en waarvoor?

Mevrouw **Bergkamp**: In uw eindrapport over onderzoeksresultaten, procesoptimalisatie en vergunningsverlening -- het is allemaal een beetje technisch -- wordt gesteld: landen kunnen hun nationale eisen kwijt om met andere landen op één lijn te komen; hoe er wordt gewerkt is aan de national league of framework; het ligt bij juristen. Na een paar namen staat er: met behulp van Lloyd's hebben we hiervoor een project ingericht. Dit staat in het eindrapport over uw eigen verbeterplan.

Mevrouw **Thunnissen**: Oké, maar dat gaat over een framework. Dat kan ik me nog wel voorstellen.

Mevrouw **Bergkamp**: In een gespreksverslag hebben we kunnen vernemen dat een van de inspecteurs, die was betrokken bij de toelating, aangaf dat hij af en toe met Lloyd's samenwerkte. Ik denk dat dit al wat dichterbij de buurt komt.

Mevrouw **Thunnissen**: Dit kan ik ook niet beoordelen. Maar dat wij kennis uit de markt halen bij het samenstellen van een framework, kan ik me goed voorstellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat vindt u niet verkeerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat vind ik niet verkeerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het volgens u oké als bij de toelating, in het vergunningsproces, wel de hulp van Lloyd's wordt ingezet?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat zou tamelijk bizar zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zou dus tamelijk bizar zijn.

Ik vat dit onderdeel samen. U zegt dat de inspectie onvoldoende toezicht heeft gehouden op de keuringsinstantie ...

Mevrouw **Thunnissen**: Gedurende een aantal jaren.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, een aantal jaren. U zegt dat u daar zelf bezorgd over bent, dus u gaat dit oppakken. We hebben het ook gehad over de onafhankelijkheid: die is een zorgpunt en u gaat daar nog extra naar kijken. Of dat uiteindelijk bepalend is geweest voor de kwaliteit van de vergunningsaanvraag, omdat de inspectie zich baseert op informatie van de keuringsinstantie, kunt u niet zeggen; dat heeft zich aan uw waarneming onttrokken.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik kan daar niks van zeggen, maar Horvat heeft daarvan gezegd dat het geen invloed heeft gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: Mij lijkt het dat u zelf ook wel dingen wilt vaststellen.

Mevrouw **Thunnissen**: Soms is het fijn als een derde er nog eens naar kijkt, onafhankelijk van de rest.

Mevrouw **Bergkamp**: U heeft daar dus zelf niet naar gekeken?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

De **voorzitter**: Soms is ook het fijn als een derde vragen stelt. De heer Elias heeft een vervolgvraag over dit onderdeel. Die verhouding tussen de ILT en de keuringsinstantie blijft toch complex.

De heer **Elias**: Ja, ik wil dat gewoon even kunnen snappen. Ik ga even terug naar het vorige punt. De inspectie voert tijdens het toelatingstraject geen fysieke inspecties uit van de treinen. De inspectie kijkt zelf dus niet naar de treinen. We hebben vandaag gehoord dat de keuringsinstantie ook niet elke trein keurt. Zo is de toetsing voor de vergunningsverlening toch eigenlijk een papieren werkelijkheid? Een trein wordt dan toch niet echt gekeurd of geïnspecteerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, je keurt een type goed. Dat is niet alleen het geval op het spoor; het gebeurt ook zo in de luchtvaart en de scheepvaart.

De heer **Elias**: Die onderzoeken wij nu niet. Wij onderzoeken nu de treinen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar daarmee wilde ik alleen maar aangeven dat dit niet alleen maar een hersenspinsel is op het spoor, van de inspectie of in Nederland; het wordt veel breder zo gedaan. Daarom ook zijn er al die kwaliteitsmanagement- of veiligheidsmanagementsystemen: om te waarborgen dat als er ergens op die manier wordt gewerkt, dat ook elders het geval is. Daarom ook zijn daarbij die audits en de bevindingen belangrijk: we kunnen daardoor zien of dat ook lukt.

De heer **Elias**: Ik heb vanmorgen nog even in Van Dale nagekeken wat "inspectie" betekent: een activiteit waarmee de deugdelijkheid van constructies of werktuigen wordt beoordeeld. Dat is hier bij treinen niet gebeurd?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat is niet door ons gebeurd, vanwege de redenen die ik net noemde.

De heer **Elias**: En ook niet door de keuringsinstantie.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, ook niet daardoor. Maar ook daarvoor geldt de regelgeving; het moet een typegoedkeuring zijn, dus niet van alle legoblokjes erachter.

De heer **Elias**: Wat blijft er dan over van dat fenomeen "inspecteren"?

Mevrouw **Thunnissen**: Dit is ook een manier van inspecteren. Kijk, als het echt heel erg slecht was, zouden we in Europa allang zijn afgestraft; daar ben ik echt van overtuigd. Iedere trein in Europa zou dan uit veiligheidsoverwegingen na twee maanden van het spoor zijn gehaald. Maar dat is niet het geval. Dit gaat ook over de veiligheidskant. Als een trein niet goed rijdt, wil dat niet zeggen dat hij onveilig is.

De **voorzitter**: Ik wil een ander onderwerp van vanochtend in herinnering roepen, namelijk dat dit een keuze is: het is een keuze van de fabrikant om niet iedere trein te laten keuren, maar alleen het systeem. Die keuze hebben we dus bij de fabrikant neergelegd.

Mevrouw **Thunnissen**: Die keuze hebben we bij de fabrikant neergelegd, maar dit wordt gesteund door de Europese regelgeving, die namelijk stelt dat het mogelijk is om een type goed te keuren.

De **voorzitter**: Dat is de werkelijkheid van nu. Wij onderzoeken en analyseren wat er mogelijk is gebeurd ...

Mevrouw **Thunnissen**: En wat je beter zou willen.

De **voorzitter**: Wij oordelen niet. Maar de constatering is dat de fabrikant uitmaakt, zelfs in dit geval bij een kleine hoeveelheid eenheden -- terwijl dat ongebruikelijk is -- of hij niet iedere trein keurt, maar alleen een type. Zoiets zou toch best bijzonder kunnen zijn. Gaat die fabrikant uiteindelijk de ruimte bieden om iedere trein te keuren, of alleen het prototype? Je zou immers

denken dat een fabrikant een zekere invloed daarop heeft. U zou daar iets van kunnen vinden.

Mevrouw **Thunnissen**: Tja ... Het zal u verbazen, maar daar vind ik niets van.

De **voorzitter**: Oké, dat is ook een keuze.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is een vraag die mij nog een beetje bezighoudt. Als uit onderzoek blijkt dat er weinig toezicht is geweest op die keuringsinstantie en je als inspectie voor een heel groot gedeelte afhankelijk bent van de informatie daarvan, wat geeft dan het vertrouwen dat de informatie van die keuringsinstantie goed was?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ga nog een keer zeggen dat ik nooit bij zo'n proces betrokken ben geweest, maar ik kan me dit als volgt voorstellen. Vóór het officiële stuk van de vergunningverlening, dus het inleveren van documenten, en voordat de teller van de termijn gaat lopen, is er een heel lange tijd waarin onze inspecteur met de mensen praat, vergaderingen bijwoont, zich dingen laat toelichten en vragen stelt als: denk je dat je dit gaat oplossen? Daar zit voor de inspecteur de ruimte om zijn vak uit te oefenen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap dat u dat zegt, maar net antwoordde u op deze vraag dat u dat eigenlijk niet weet, dat u dat proces niet kent.

Mevrouw **Thunnissen**: Daarom zeg ik ook dat ik aanneem dat het zo is. Ik ben er nooit bij geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: U kunt dit niet met zekerheid zeggen.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, maar ik denk dat het zo moet gaan en dat ik erop moet vertrouwen dat mijn inspecteur de dingen zo doet, zodat het laatste stuk -- om in uw termen te blijven: dat "papieren" stuk -- gewoon kan worden afgewikkeld.



De **voorzitter**: We pakken de draad weer op. Op enig moment informeert de inspectie de minister. In dit geval heeft de inspectie de minister ook geïnformeerd over de toelating van de trein. Wat is normaal de betrokkenheid van een bewindspersoon bij de toelating van een trein?

Mevrouw **Thunnissen**: Nou, geen. Als alles gewoon loopt, is die er niet. Dit ging eigenlijk ook niet zozeer over de toelating van de trein. Het ging erom, de bewindslieden te informeren over het feit dat de fabrikant een ATB, automatische treinbeïnvloeding, zoals u weet ...

De **voorzitter**: Ja, maar er luistert ook publiek, dus legt u dit goed uit.

Mevrouw **Thunnissen**: ... inbouwde. Er was dus geen ATB-Vv, dus de "verbeterde versie", op het spoor waar geen ander beveiligingssysteem als ERTMS was. Waar die afkorting voor staat, weet ik eerlijk gezegd niet.

De **voorzitter**: Het heeft in ieder geval te maken met beveiliging en contact met het spoor.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar er wordt ook een stukje over het conventionele spoor gereden. Maar goed, de bewindslieden worden geïnformeerd over de ATB. Dat is niet omdat wij dat hebben toegestaan, maar omdat de fabrikant zich beriep op het feit dat in de Nederlandse Spoorwegwet staat dat de ATB is vereist. U vraagt zich wellicht af waarom we in Nederland verder vrijwel overal rijden met de ATB-Vv? Welnu, dat komt doordat de Nederlandse vervoerders en beheerders zich verplicht hebben gevoeld om daaraan te voldoen. Daar was die nota voor. Er stond overigens ook in dat de HSA zich verplicht voelde om zo snel mogelijk de ATB-Vv te gaan inbouwen.

De **voorzitter**: Het was dus eigenlijk omdat er iets bijzonders aan de hand was: omdat er nog niet werd voldaan aan het gebruikelijke, extra verbeterde remsysteem?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat was het politieke punt. U weet natuurlijk als geen ander dat er in de Tweede Kamer vele debatten zijn gevoerd over de veiligheidssystemen.

De **voorzitter**: Ja, daar gaat het nog weleens over.

Mevrouw **Thunnissen**: Dat maakt het politiek gevoelig voor ons. In zo'n geval informeren wij. De waarschijnlijke datum van de vergunningverlening was vooral het aanloopje om dit te melden.

De **voorzitter**: Een minister zei in een eerder verhoor tegen ons: ik wil me eigenlijk helemaal niet bemoeien met de inspectie. Ik zeg het nu in mijn eigen woorden, maar wat vindt u van die zienswijze?

Mevrouw **Thunnissen**: Die vind ik fijn.

De **voorzitter**: Waarom?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik denk dat inspecties zo onafhankelijk mogelijk van derden -- waarmee ik de ondertoezichtstaanden bedoel -- de politiek en de beleidsmakers moeten kunnen opereren. Zo worden wij niet beïnvloed door andere belangen dan die de wetgever ons heeft meegegeven.

De **voorzitter**: Wij hebben natuurlijk alle facetten kritisch bekeken, zo ook deze nota die naar de minister is gegaan. Ons zijn een aantal dingen opgevallen. Zo is ons opgevallen dat de nota die naar de minister is gegaan, pas later is herzien, maar dat was toen eigenlijk al te laat. Die nota is dus in concept naar de inspecteur gegaan; de inspecteur heeft er opmerkingen over gemaakt, maar de nota was toen al weg. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik weet dat niet eens. Ik weet dus ook niet of dat waar is. Ik heb alleen maar die ene nota getekend.

De **voorzitter**: Er staat nog iets bijzonders in. Degene die deze nota wilde becommentariëren had er nog een opmerking over, namelijk dat de vergunning pas zou worden gegeven als aan alle eisen was voldaan. In de nota staat echter dát aan alle eisen was voldaan. Dat is toch wat anders dan wat de inspecteur zelf had willen zeggen. Is dat niet bijzonder?

Mevrouw **Thunnissen**: Als u het zo zegt, is het misschien een halve waarheid. Maar met alle respect, ik bemoei me toch echt niet met deze dingen. Het zou ook heel raar zijn als ik me daarmee bemoeide.

De **voorzitter**: Ik snap dat u zich daar niet mee bemoeit; althans, ik hoor u zeggen dat u zich daar niet mee bemoeit. Wat wel opvallend is, is dat in het stuk van de inspecteur, degene die uiteindelijk zijn handtekening moet zetten, staat dat de vergunning zal worden verleend als aan alle eisen is voldaan, terwijl de minister een brief onder ogen krijgt waarin staat dat de trein in juni wordt toegelaten. Dat is toch gek? De inspecteur had dat immers nog helemaal niet bedacht.

Mevrouw **Thunnissen**: Dat is hetzelfde als wanneer u wordt gevraagd: hoever ben je? U antwoordt: bijna klaar. Daarna wordt u weer gevraagd: wat is "bijna klaar"? En u antwoordt: een kwartiertje. En uiteindelijk wordt het een halfuur. Zo moet u dit zien. Volgens mij wist de inspecteur wel degelijk dat andere mensen van mij, die deze nota's maken, dit zouden zeggen. Ik neem aan dat dit op basis van diens inschatting gebeurde, en in ieder geval niet die van die andere mensen. Zij weten daar namelijk helemaal niks van. Stafmensen bedenken zoiets niet, bijvoorbeeld dat ze zomaar ineens opschrijven dat een vergunning klaar moet zijn.

De **voorzitter**: De commissie slaat hierop aan en vindt dat ze dit hier in het midden moet leggen, omdat de inspecteur-generaal, dus niet de minste, de minister als volgt informeert: de trein wordt half juni toegelaten. Ik zie dan voor me dat zo'n inspecteur braaf zijn werk zit te doen; hij moet nog een stapels dossiers door, maar hoort dan ineens dat zijn inspecteur-generaal al tegen de minister heeft gezegd dat die trein wordt toegelaten. Als het een

ijzerenheinig type is, zou hij denken: wat jeukt het me, wat kan mij het schelen, ik doe eerst mijn werk. Maar wat zou het risico zijn als zo iemand beïnvloedbaar is? Iedereen weet al dat de trein zal worden toegelaten, maar deze man moet zijn handtekening nog zetten.

Mevrouw **Thunnissen**: Laten we eerst weer even teruggaan. Volgens mij is het niet zo gegaan. Volgens mij is hij betrokken geweest bij het noemen van deze datum van half juni. U kunt dat straks aan hemzelf vragen.

De **voorzitter**: Dat niet, maar goed, dat terzijde.

Mevrouw **Thunnissen**: Laat ik dan zeggen: ik denk dat dit wel het geval is. De tweede veronderstelling is dat mijn inspecteur zich onder druk zou laten zetten door dit soort dingen. Ik kan u verzekeren dat ik er zo bijna geen een ken. Inspecteurs zijn van stevige makelij.

De **voorzitter**: Ik zie dat u voor uw troepen wilt staan. Dat is goed, dat beoordeel ik helemaal niet negatief. Ik constateer alleen dat aan de minister wordt gezegd dat de vergunning wordt verleend, terwijl dit nog niet is bevestigd door degene die daar zijn handtekening nog voor moet zetten. Snapt u dat de commissie daar het hare van denkt?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik zei net: ik dénk dat hij betrokken is geweest bij de formulering van deze zin. Meer kan ik er niet over zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Een andere vraag over dit onderwerp. Waren alle stukken op basis waarvan de vergunning is verleend, aanwezig toen de minister de brief kreeg?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik heb dit aan mijn inspecteur gevraagd, want ik beschik natuurlijk niet over die wetenschap. Hij zei me dat er één document ontbrak.

Mevrouw **Bergkamp**: Eén document ontbrak dus nog toen de minister de brief ontving.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, toen de nota werd geschreven.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat er nog één document ontbrak toen de conceptnota werd geschreven.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja. Ik heb hem dat gevraagd en dat was zijn antwoord.

De **voorzitter**: In het begin van dit verhoor gaf u aan dat u de minister informeert over bijzonderheden en risico's. U schetste het helder. Er was een afwijking met betrekking tot de veiligheid, want de verbeterde versie was er nog niet. Aan die eis was nog niet voldaan, en daarom informeerde u de minister tussentijds. Maar als u het weet, als het allemaal zo gevoelig ligt, als iedereen op die trein zit te wachten en als het zo ingewikkeld is, waarom informeert u de minister dan niet wat breder over wat er rond die trein speelt? Waarom alleen maar hierover? Het ging helemaal niet over de risico's met betrekking tot de kwaliteit en betrouwbaarheid van de Fyra. Waarom heeft u de minister daar niet over geïnformeerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij gaan niet over de betrouwbaarheid van de trein. Wij gingen ook al niet over de veiligheid; maar goed, dat terzijde.

De **voorzitter**: Dat heeft u duidelijk gemaakt.

Mevrouw **Thunnissen**: U moet het zich zo voorstellen. Als een bewindspersoon in ieder traject bij iedere handeling wordt meegenomen, heeft hij geen leven meer. Wij informeren hem dus alleen als er politieke of publiciteitsrisico's zijn. Het politieke risico bij de ATB, de ATB-Vv en het ERTMS was duidelijk: dat was een item met een permanent karakter. Daarom hebben we de bewindspersoon daarover geïnformeerd.

De **voorzitter**: U heeft de minister niet verteld dat het u inmiddels bekend was dat het langer duurde, dat er aandachtspunten waren met betrekking tot de kwaliteit? U had niet het idee dat u de bewindspersoon daarover moest informeren?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, anders hadden we dat wel gedaan.

De **voorzitter**: In België moest de Fyra ook een vergunning krijgen. Het was bekend dat dat nog niet rond was. Waarom heeft u de minister daar niet over geïnformeerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik zou het antwoord echt niet weten. Ik denk dat we er niet eens zo naar hebben gekeken.

De **voorzitter**: Weet u hoe de minister reageerde op de nota?

Mevrouw **Thunnissen**: Zoals ze overal op reageerde: kalm, rustig, met "dat is zo".

De **voorzitter**: In maart 2012 had de NS besloten dat de Benelux-trein vanaf 2012 niet meer zou rijden. De Fyra zou nog de enige trein zijn in de verbinding tussen Amsterdam en Brussel. Was de inspectie op de hoogte van de grote belangen die aan de Fyra werden gehecht?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik was daarvan op de hoogte, want ik maakte deel uit van de bestuursraad. U kunt zich voorstellen dat men daar weleens over beleidsdossiers kwam te spreken. Ik weet niet of mijn medewerkers daarvan met die intensiteit op de hoogte waren.

De **voorzitter**: Uzelf was wel op de hoogte van de belangen die daaraan werden gehecht?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

De **voorzitter**: Hebben die belangen een rol gespeeld bij de vergunning?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

De **voorzitter**: Helemaal niet, op geen enkele wijze?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. Zeker niet bij mij en zeker niet bij mijn inspecteur. Het is ons werk om die zaken te bepalen. Daarom heb ik stevige inspecteurs, die zeggen: zo moet het gaan, belang of geen belang.

De **voorzitter**: De minister van Infrastructuur en Milieu verleent de concessie voor de hsl. Zij wordt natuurlijk ook politiek aangesproken over het vervoer. Diezelfde minister is echter verantwoordelijk voor de inspectie. Ziet u een risico in die beide rollen?

Mevrouw **Thunnissen**: Voor de minister? Nee, niet als die onafhankelijkheid wordt gerespecteerd. Als de inspectie haar werk niet goed uitvoert, is zij daar verantwoordelijk voor. Als wij falen in ons functioneren, spreekt zij mij aan, en terecht. Dat geldt niet voor de inhoud. Ik zie daarom geen risico.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog een vraag over de informatie die er was toen de nota met het bericht dat de trein werd toegelaten, naar de minister ging. Wij hebben dit opgezocht. Die nota was de 15de klaar. Zo'n nota gaat een heel proces door, met verschillende handtekeningen. Op die 15de ontbraken er nog een aantal belangrijke stukken. Het kan dus wel zijn dat er op de 20ste, toen de minister die nota uiteindelijk ontving, nog maar één stuk ontbrak, maar op de 15de, toen die nota het handtekeningenproces inging, ontbraken er nog een aantal stukken, terwijl in die nota al stond dat de vergunning werd afgegeven.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik moet eerlijk bekennen dat ik niet heb gekeken naar de datum. Ik weet dit dus gewoon echt niet. Het enige wat ik heb gehoord, is dat er één document nog niet was aangeleverd. En eerlijk gezegd vraag ik daar niet naar, of naar het moment.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch is dit wel iets belangrijks. Er gaat een nota naar de minister met berichten over de ATB en de beveiliging, maar ook over de toelating van de trein. En dat terwijl er, toen deze nota het handtekeningenproces inging, echt belangrijke stukken ontbraken voor een überhaupt adequaat oordeel over de toelating van deze trein. Dat is wel merkwaardig.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik probeer te achterhalen waar u op aanstuurt. Ik zei net dat het ging over de ATB en de ATB-Vv. Die dienstmededeling, die wij zoals gezegd normaliter toch al niet doen, was meer het haakje dan het doel bij het informeren van de minister.

Mevrouw **Bergkamp**: In de nota stond ook het bericht dat de trein zou worden toegelaten: half juni, zeg ik nu uit mijn hoofd. Dat is vreemd, omdat de inspecteur op de 15de nog bezig was met het verzamelen van zijn stukken, maar er toch een brief naar de minister ging met de boodschap dat de trein zou worden toegelaten.

Mevrouw **Thunnissen**: Dit moet u maar aan hem vragen. Ik weet dat gewoon niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij gaan die vraag stellen aan de desbetreffende inspecteur.

De **voorzitter**: Wij gaan nu door naar het onderwerp "proefbedrijf": een soort generale repetitie van de trein, nog even zonder mensen erin. Na de toelating van de Fyra voert HSA in het najaar van 2012 een integraal proefbedrijf uit, dus die generale repetitie zonder mensen, ter voorbereiding van de commerciële dienst met de Fyra. Wat is eigenlijk de rol van de inspectie daarbij?

Mevrouw **Thunnissen**: Onze handhavende inspecteurs komen dan in beeld. Zij gaan meerijden en kijken naar het proces: hoe start men 's morgens, hoe



zijn de machinisten voorbereid, verrichten ze alle handelingen die zij moeten verrichten, hoe is het onderhoud geregeld? Dan zijn zij dus aan de beurt.

De **voorzitter**: Kijken de inspecteurs ook naar hoe het proefbedrijf verloopt? Wanneer vindt men dat het proefbedrijf klaar is?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat beoordeelt de vervoerder zelf. Als deze vindt dat hij voldoende zekerheid heeft, gaat hij de commerciële dienst runnen.

De **voorzitter**: Het is dus niet aan de inspectie om een oordeel te vellen over de vraag of er genoeg proefritten zonder mensen zijn gereden?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, niet over die proefritten. Maar als er een heleboel bevindingen zouden zijn van zaken die de inspecteurs echt nog niet klaar vinden, dan kan ik me voorstellen dat de vervoerder ervoor kiest om nog niet uit het proefbedrijf te stappen.

De **voorzitter**: Wat bedoelt u met "nog niet klaar"? Zijn dat veiligheidsissues?

Mevrouw **Thunnissen**: Nou ja, de issues waar wij op letten.

De **voorzitter**: Dat zijn toch veiligheidsissues?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, de veiligheid valt daaronder. Het gaat dan niet om andere dingen, zoals een niet-goede afwerking of zo.

De **voorzitter**: HSA en de Belgische spoorwegen besluiten in maart om per december 2012 met de trein te starten. Heeft de inspectie nog een rol gehad bij dat besluit van maart om in december te gaan starten?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, ik denk het niet. Ik denk niet dat dat aan ons is.

De **voorzitter**: Daar was dus geen bemoeienis mee?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat denk ik. Ik ben daar niet zeker van, maar ik denk het niet, want dit is natuurlijk de keuze van de vervoerder.

De **voorzitter**: Wij vragen dit, omdat er op dat gebied eerder iets is gebeurd: niet bij de Fyra, maar in 2006 bij de RandstadRail. De Fyra is namelijk niet de enige nieuwe trein die in dienst is genomen. Er is meer vervoer in dienst genomen, zoals de RandstadRail. Deze is na de indienstneming negen keer ontspoord. Er gingen toen diverse alarmbellen af. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft zich daar toen over gebogen. Een van de conclusies van de onderzoeksraad was dat het proefbedrijf te kort was geweest.

Staatssecretaris Huizinga heeft de Kamer toen gemeld dat de inspectie bezig was met het opstellen van criteria voor de goedkeuring van de overgang van een proefbedrijf naar exploitatie; dus die van de generale repetitie naar het rijden met reizigers. Heeft de inspectie die criteria inmiddels opgesteld?

Mevrouw **Thunnissen**: Mijn antwoord is: ja, maar u moet dit niet verbinden aan de Fyra. Bij de RandstadRail ging het namelijk over lokaal spoor. De inspectie moest de criteria daarvoor bepalen en het proces daarvoor inrichten; daarvoor was niets voorgeschreven. In Europa is dat niet het geval: daar is zoiets voorgeschreven en dan kunnen wij niet zo veel doen; wij kunnen dan niet zomaar eigen eisen stellen. Wij zijn daar dan natuurlijk niet voor verantwoordelijk. Wat ik net vertelde, moeten we doen op de manier die ik vertelde. Maar bij de RandstadRail gold dat niet. Als het dus ooit weer iets op het niveau van lokaal spoor is, zouden we dat dus weer à la de RandstadRail moeten doen. Inmiddels staat dit wel in onze processen beschreven.

De **voorzitter**: Die criteria zijn dus inmiddels opgesteld. Mag ik zeggen dat men in de fase van de Fyra daar nog niet van heeft kunnen profiteren?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat was niet van toepassing.

De **voorzitter**: Überhaupt niet? Niemand kan daar dan zijn voordeel mee doen?

Mevrouw **Thunnissen**: Wel voor het lokale spoor.

De **voorzitter**: Niet op een hogesnelheidslijn, niet op het hoofdrailnet of anderszins?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat is een ander regime.

De **voorzitter**: Zouden hier lessen uit zijn te trekken? Als een vervoerder een vervoermiddel in dienst neemt, het vervoermiddel ontspoord en men zegt dat het proefbedrijf te kort was, dan zou er bijvoorbeeld extra kunnen worden gekeken naar hoe lang een proefbedrijf moet zijn en naar een eventuele rol van de inspectie daarbij.

Mevrouw **Thunnissen**: Of je iets aan de markt laat of door de overheid laat doen, is een kwestie van appreciatie. Daarbij gaat het om een overtuiging. Zo'n vraagstuk ligt bij de wetgever. In de voorbereiding van dergelijke wetgeving wordt daarover in de lidstaten het debat gevoerd. Als Nederland zoiets zou willen, zou het dit dus daar moeten neerleggen.

De **voorzitter**: U praat nu met een commissie die is samengesteld uit de medewetgever. Wat zegt u nu tegen ons, in dit verhoor? Moeten wij dit doen, moeten wij daar extra naar kijken, of niet? Ik vraag dit omdat het wel grappig, of liever bijzonder is dat er voor een proefbedrijf voor langzaam vervoer extra criteria zijn en dat er daarbij kritisch wordt gekeken, terwijl dat blijkbaar niet het geval is bij een hogesnelheidslijn, die aan heel ingewikkelde eisen moet voldoen voor de beveiliging van grensovergangen et cetera, waarbij allerlei bijzondere dingen aan de hand zijn. Vanochtend spraken we met iemand van de keuringsinstantie. Hij zei: sommige dingen zie je op dat moment niet; die zie je eigenlijk pas als je er echt mee gaat rijden. In dat geval zou je het zwaartepunt van zoiets als een proefbedrijf toch juist bij de ILT moeten leggen?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja ... Nee ... Met "ja" bedoelde ik niet dat ik dat vind. Ik bedoelde wel te zeggen dat je hier niet in je eentje over gaat. Inmiddels moeten 28 lidstaten het ermee eens zijn. Er zijn heftige voorstanders van markt en van overheid. Zelf zitten we altijd in de tang tussen te weinig toezicht bij rampen en te veel toezicht in de rest van ons bestaan, administratievelastendossiers en regeldrukdossiers. Dat is allemaal ten behoeve van een zo ruim mogelijke verantwoordelijkheid van bedrijven. Het zijn allemaal aspecten, en ik vind dat ik daar niks van mag vinden. De mensen die de wetgeving voorbereiden moeten daar iets van gaan vinden. Het gaat daarbij namelijk om een keuze.

De **voorzitter**: Het is wel interessant om te horen wat u, de inspecteur-generaal, daarvan vindt.

Mevrouw **Thunnissen**: Tja, ik kan misschien wel zeggen dat we iets meer naar het proefbedrijf moeten gaan kijken, maar het is niet aan mij of wij dat moeten zijn, de vervoerder of de certificeerder. Als er is proefgereden en de eerste de beste keer valt er eentje af, dan kan ik me uw ongerustheid wel voorstellen, maar u mag van mij niet verwachten dat ik in een rol stap die niet de mijne is.

De **voorzitter**: Ik dacht: ik vraag dit eens aan de inspecteur-generaal. Wij hebben de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid een belangrijke rol gegeven: reflecteren, met ons, op allerlei thema's. De raad heeft een helder rapport geschreven over toezicht: "Toe zien op publieke belangen". De WRR schrijft: "Toezichthouders bevinden zich in een unieke positie om vroegtijdig problemen te signaleren of kansen te zien waarbij publieke belangen in het geding zijn. Een reflectieve toezichthouder signaleert, agendeert, deelt zijn kennis en koppelt actief terug naar politiek en bestuur." Vindt u dat de inspectie als zodanig op dit dossier heeft gehandeld?

Mevrouw **Thunnissen**: Allereerst vind ik dat reflectie ook onze functie is. Wij geven de minister en de staatssecretaris een paar maal per jaar de zogeheten toezichtsignalen. Wij geven hun dus iets terug over wat wij van

het beleid zien: regelgeving die volgens ons niet houdbaar is, regelgeving waarbij van zo veel fraude sprake is dat daar iets aan moet worden gedaan, dat type dingen. Wij vinden die reflectieve functie dus belangrijk. Wij hebben een dergelijke reflectieve functie bij het dossier-Fyra niet specifiek gevoeld; anders zouden wij wel een toezichtsignaal hebben uitgegeven.

De **voorzitter**: U bent bij die zaken betrokken. U krijgt daarbij allerlei signalen, bijvoorbeeld over grote problemen met betrekking tot de betrouwbaarheid van de trein. Er komt natuurlijk een moment waarop betrouwbaarheid overgaat in veiligheid. Als een trein om de vijf seconden stilstaat met mensen erin, kun je je op een bepaald moment afvragen of die situatie houdbaar is.

Mevrouw **Thunnissen**: Dat had gekund, maar misschien als hij lang genoeg had gereden?

De **voorzitter**: Hij reed al in het binnenland, hij reed al met een hoop problemen naar Brussel; dus in die fase. Wij komen daar nog over te spreken, maar eigenlijk vrij snel kwamen er allerlei signalen. Ik vroeg me af wanneer de inspectie zich er dan toe geroepen voelt om te acteren, hetzij in handhavende zin hetzij in vergunningverlenende zin.

Mevrouw **Thunnissen**: Als het, om het zo maar te zeggen, te erg wordt, en het in mijn domeinen begint, bij de inspecteurs en hun leidinggevenden, als zij vinden dat zaken een beetje te erg worden, gaan wij signalen geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog een vraag over het proefbedrijf en de RandstadRail. U hebt natuurlijk helemaal gelijk dat die regionaal was en dat daarvoor in vergelijking met de hogesnelheidslijn en -trein veel minder was bepaald, maar in de Europese wetgeving staat toch nergens wat je wel en niet met een proefbedrijf mag doen?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat weet ik niet. Ik ben er niet zo een die iets gelijk als waarheid aanneemt als hij het van horen zeggen heeft, maar als u dat zegt, neem ik dat voor waar aan.

Mevrouw **Bergkamp**: Zoiets mag u van deze commissie wel verwachten.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik mag dat wel verwachten, want u heeft daar studie van gemaakt. Ik zeg: als we met z'n allen vinden dat dit een punt zou moeten zijn, moeten we dat in Europa zo gaan instellen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net tegen de voorzitter dat dit op Europees niveau moet worden gedaan, maar een land kan natuurlijk zelf de risico's rond een proefbedrijf wel regelen, bijvoorbeeld bij de RandstadRail.

Mevrouw **Thunnissen**: Als een lidstaat nationaal extra regels stelt, moet hij dat notificeren in Brussel. De andere lidstaten moeten daar dan commentaar op geven en hetzelfde vinden. Ook daarbij gaat het om een kwestie van appreciatie: wil je in je eigen land en aan je eigen vervoerders zwaardere eisen stellen dan de rest van Europa? Dat is een afweging.

Mevrouw **Bergkamp**: We hadden het net over de reflectieve taak van de inspectie. Een inspectie kan zoiets wel signaleren en zeggen: vanuit het oogpunt van veiligheid moeten we hier iets mee.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar kennelijk hebben we het niet belangrijk genoeg gevonden om dat te doen. Dat is mijn enige conclusie. Zo niet, dan was dit echt wel naar boven gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: In januari 2015 doet uw inspectie iets samen met andere rijksinspecties: u stuurt een signaal naar het kabinet over de relatie tussen certificering en toelating. De inspecties stellen dat certificering het toezicht niet kan vervangen en dat certificerende instellingen niet moeten worden gezien als uitvoeringskantoren van de inspectie; je mag daar dus meer van verwachten. Laten we dat signaal eens naast de Fyra-zaak leggen.

Mevrouw **Thunnissen**: Wij hebben dat rapport met z'n drieën opgesteld. Daarmee beoogden wij aan te geven dat wij in onze toezichtfunctie wel wilden steunen op de certificering die door de markt gebeurt, want dat zou lekker efficiënt zijn -- en wij zijn altijd op zoek naar hoe het beter kan -- maar dat er dan wel een aantal punten overblijft. Dat ging niet over het vergunningverlenende stuk, maar over de manier waarop wij de certificaten meer bij ons toezicht zouden kunnen betrekken.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik weet niet of ik u helemaal goed begrijp. Er komt een signaal van meerdere rijksinspecties, ook van uw inspectie. U zegt dat een keuringsinstantie niet een uitvoeringskantoor van een inspectie moet zijn. Geldt uw advies aan de minister ook voor de Fyra, of niet?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. Dat advies ging niet over vergunningverlening, maar over ...

Mevrouw **Bergkamp**: Toelating, zo zegt u.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, daarover ook niet. Bedrijven laten zich certificeren op verschillende gebieden: arbo enzovoorts, je kunt het zo gek niet noemen. Bij certificering zijn ze geen NoBo, maar zijn ze gewoon certificerende instellingen. Daar ging dat verhaal over. Wij vinden dat certificerende instellingen in sommige gevallen, nadat zij eenmaal een certificaat hebben afgegeven, onvoldoende toezicht houden of niet genoeg optreden. Dit gaat dus soms op; het is geen algemene waarheid. Maar bij die vergunningverlening wordt een product gecertificeerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Het advies dat u hebt gegeven, ging dus niet over de toelating van de Fyra.

Mevrouw **Thunnissen**: Inderdaad.

Mevrouw **Bergkamp**: Je zou echter ook als volgt kunnen denken: een inspectie is heel afhankelijk van de informatie die zij krijgt van de keuringsinstantie, dus ze zou daar misschien wat meer invloed op willen hebben, zodat de keuringsinstantie iets meer doet wat zij wil, of juist niet.

Mevrouw **Thunnissen**: Het is goed dat u dit verband legt, want dat rapport, dat wij met z'n drieën hebben gemaakt, was voor mij de aanleiding om bepaalde zaken intern iets anders te gaan doen dan tot nu toe. Er bestaan namelijk vele mythes en onderbuikgevoelens met betrekking tot certificerende instellingen.

Mevrouw **Bergkamp**: U brengt dit wel als een cliffhanger; waar u nu mee gaat komen, lijkt echt een verrassing. Gaat het over het verbeterplan? Neemt u ons nu ook even mee in uw verhaal?

Mevrouw **Thunnissen**: Mag ik doorgaan of niet?

Mevrouw **Bergkamp**: Ik zoek even naar waar in het verhaal u precies zit. Wij hebben het nu over de brief. Ik vroeg u wat u daar verder mee heeft gedaan. U zei dat die geen betrekking had op het Fyra-project, maar wel op iets anders. Dat gaat u ons nu vertellen?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar ik kom in het verhaal ook nog even terug op de vergunningverlening. Daar bent u natuurlijk in geïnteresseerd, maar ik moet daarvoor wel even het hele verhaal vertellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij luisteren.

Mevrouw **Thunnissen**: We hebben intern bekeken in welke rollen alle certificerende instellingen zitten. Soms moeten we ze erkennen, soms niet. Soms werken ze in mandaat voor ons; dan heten ze ineens klassenbureaus, zoals in de scheepvaart, en dan kunnen wij niet bestuurlijk optreden, maar moeten we -- om het zo maar te zeggen -- aan contractbeheer doen. Hoeveel van die certificerende instellingen zitten er in onze omgeving, en



gaan wij daar allemaal apart langs? Lloyd's kan immers best ook een bodemcertificeringspoot hebben, een scheepvaartpoot en weet ik wat voor poten. Wij wilden eindelijk eens hom of kuit hebben over al die mythen en gevoelens over certificeerders, die zomaar wat zouden doen; zoals toen met dat mandarijnennetje, op de televisie. Wij hebben daarom een plan gemaakt: in de eerstkomende vijf jaar zullen wij al onze certificerende instellingen gaan bezoeken; en alleen de onze, want ik ben bijvoorbeeld niet van de voedselveiligheid. Wij gaan ze allemaal breed, integraal en geïntegreerd inspecteren, en kijken dus niet alleen naar het bodemstuk; als de instelling ook voor het spoor is, gaan we dus ook naar het spoor kijken. Daarna vormen wij ons er een oordeel over. Daar zit dan vanzelf het vergunningverlening- en certificeringsstuk in.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik onderbreek u even. U had het over "onderbuikgevoelens" en beelden. Het had dus niets te maken met twijfels die de inspectie zelf had over de kwaliteit van de keuringsinstanties?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. Ik kan er slecht tegen als er maar wat wordt geroepen. Soms zit er wel wat onder, maar mijn vak is inspecteur: feiten vaststellen en dan pas oordelen zoeken. Ik wil dat hierbij ook graag doen. Het zijn er wel een heleboel, dus we gaan hier vijf jaar over doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u ze allemaal onder de loep gaat nemen. U wilt zelf vaststellen hoe het ermee staat.

Mevrouw **Thunnissen**: Echt allemaal. En daar gebruik ik echt alles bij: ook de beelden van certificeerders die zelf uitleggen hoe zij hun dingen doen, die ik interessant vind.

Mevrouw **Bergkamp**: Nu even een bruggetje naar mijn vraag over die brief. Het had daar wel mee te maken. Dit was voor u het haakje?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja. Toen we die brief aan het schrijven waren, dacht ik werkelijk: dit moeten we écht eens goed gaan vaststellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wordt daarbij ook bekeken of de keuringsinstanties een goed zicht hebben op de praktijk? De vraag of men wel weet wat er speelt, was immers ook een onderdeel van de brief.

Mevrouw **Thunnissen**: We gaan echt flink kijken, om het maar zo te zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Er wordt ook gesproken van kritische reality checks, die de rijkstoezichthouders nodig zouden hebben om iedereen scherp te houden. Die zijn daar ook onderdeel van?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik weet niet precies wat er in de brief over die reality checks staat, maar die reality checks doen wij zelf. Daar zijn wij namelijk voor. Als ik iets aan een andere partij overlaat, moet ik zo nu en dan een reality check doen.

Mevrouw **Bergkamp**: In die brief staat ook dat de inspecties concluderen dat kritische reality checks door de rijkstoezichthouders nodig zijn om iedereen scherp te houden.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Eigenlijk zegt u dat die brief, die uw inspectie samen met andere inspecties stuurde in januari 2015, de aanleiding is geweest om alle keuringsinstanties waarvoor u verantwoordelijk bent, onder de loep te nemen om te bekijken of ze voldoen en zicht hebben op de praktijk; en dit alles om ze aan te scherpen, om te constateren wat er waar is en niet waar van de bestaande beelden en de onderbuikgevoelens, waar u zo'n hekel aan zegt te hebben?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja. En pas dan zijn we toe aan uw oervraag: wat vindt u van dat certificeringsstelsel?

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat niet wat laat?

Mevrouw **Thunnissen**: Tja, "laat". Soms word je door iets gealerteerd en in dit geval was het dit.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was de grootste trigger? In feite zegt u dat een aantal inspecties een brief hebben gestuurd. Ik vroeg of het nu niet wat laat is om alle keuringsinstanties onder de loep te nemen. U antwoordde dat je soms door iets wordt getriggerd. Waardoor werd u getriggerd, waardoor u dit nu zo wilde oppakken?

Mevrouw **Thunnissen**: Door het feit dat we soms alleen maar beelden hebben in plaats van feiten.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u daar wat voorbeelden van noemen?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. Ik bedoel, we zitten dan met z'n allen, met al die inspecteurs, met elkaar te praten in een zaaltje. Die inspecteurs roepen dan iets, waarop ik vraag hoe ze dat hebben vastgesteld. Zo gaat dat.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent dus zelf wel een beetje ongerust geworden door die beelden.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ben niet zozeer ongerust; ik wil het weten.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de feiten.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het net gehad over het onderzoek naar de vergunningverlening. Het ministerie had dat onderzoek uitgevoerd en het zogenaamde Horvatrapport opgesteld. De inspectie heeft naar aanleiding daarvan een plan van aanpak opgesteld. Dat onderzoek was in januari 2014 klaar. Een jaar later, in januari 2015, was er een rapportage gepland met verbetermaatregelen. Wij hebben begrepen dat dat verbeterplan pas eind

mei 2015 is verschenen. Wij hebben dat toen ook ontvangen. Dat is dus tweeënhalf jaar later dan het Horvatrapport, en ook verlaat. Waarom heeft dat zo lang geduurd? Waarom kwam u tweeënhalf jaar na het Horvatrapport met een aantal verbetermaatregelen?

Mevrouw **Thunnissen**: Het verbeterplan voor het rail- en wegvervoer ging niet alleen over Horvat, maar ook over een aantal interne audits die zij voor zichzelf hadden gedaan van het vergunningverleningsproces. Je bent wel even bezig met maatregelen nemen en deze implementeren. Het was dus veel breder.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus een veel breder onderzoek dan het Horvatonderzoek alleen; dat was de reden. Over waarom het langer heeft geduurd, stelt uzelf in die notitie dat er sprake is geweest van een cultuurverandering.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, het gaat er daarbij om dat het nog lang zal duren. Volgens mij staat dat er. Als je een cultuur wilt waarin iemand tegen zijn vergunningverlenende inspecteur zegt dat de doorlooptijd ook een kwaliteitscriterium is -- het is niet zozeer aan ons, maar degene die de vergunning vraagt, zit er wel op te wachten -- dan moet je daar een poosje aan werken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus voordat die verbeteringen zijn gerealiseerd ...

Mevrouw **Thunnissen**: Deze intrinsiek hebt verinnerlijkt, om het maar heel deftig te zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Een van de maatregelen is dat er een nieuwe procedure is voor de toelating van treinen. In het verbeterplan staat dat er in die nieuwe procedure geen risicoanalyse meer wordt uitgevoerd, en dat er volledig wordt vertrouwd op het oordeel van de keuringsinstantie. Er worden verder alleen nog formele instrumenten gebruikt, en er worden geen formele interventies meer gedaan. Het lijkt erop dat de inspectie ten aanzien van het

Fyra-project minder gaat doen; in ieder geval niet méér. Kunt u die nieuwe procedures voor ons toelichten?

Mevrouw **Thunnissen**: Er is hiermee beoogd om eventuele neigingen om in het proces te adviseren, uit te roeien. Eerlijk gezegd weet ik niet of dit bij de Fyra is gebeurd, maar gelet op de betreffende inspecteur, denk ik van niet. Inspecteurs hadden weleens de neiging om te zeggen: als je dit zo doet, vinden wij het wel goed. Wij vinden dat niet onze rol; wij zijn geen adviseur, maar vergunningverlener of toezichthouder. Dat hebben wij hiermee beoogd te verminderen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat de inspectie die verbetering heeft voorgesteld, kijkend naar de toelating van de Fyra. Op basis van het rapport-Horvat zegt u: wat er nieuw aan is, is dat wij niet meer gaan adviseren. U wilt niet meer in de rol van adviseur komen.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, nu zeggen wij in ieder geval hardop dat wij dat niet willen. Wij vonden dat al eerder, maar wij vonden dat we dat ook goed moesten vastleggen. Een van de zaken in het Horvatrapport was dat wij wel heel veel dingen vinden en doen, maar ze niet opschrijven.

Mevrouw **Bergkamp**: In uw verbeterplan staat bijvoorbeeld niet dat de ILT de inhoudelijke toets nog uitgebreider kan doen, dat ze wat meer informatie kan bekijken, dat ze de documentatie diepgaander bekijkt, aanvullende documentatie vraagt, de keuringsinstantie kritischer bevraagt, misschien wat meer informele druk uitoefent, of iets over een wat meer signalerende rol voor de minister. Dat staat er allemaal niet in die verbeterde aanpak. Het enige wat u aangeeft is wat u ervan heeft geleerd, namelijk dat u in ieder geval niet in die adviserende rol moet komen. Het lijkt er zo op dat de inspectie op basis van het Fyra-project minder gaat doen in plaats van meer.

Mevrouw **Thunnissen**: Eerlijk gezegd kan ik u niet volgen. Mijn inspecteur, die de vergunning uiteindelijk heeft verleend, heeft volgens mij niet in die

adviesrol gezeten. Uw appreciatie dat het meer of minder zou zijn geworden, heb ik helemaal niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Laat ik een voorbeeld geven. In het Horvatrapport staat dat de onderliggende stukken ter onderbouwing van de keuringsinstantie niet zijn opgevraagd. Er is een aantal extra stukken opgevraagd, maar dat is niet gebeurd voor de onderliggende stukken, zoals de onderbouwing van de certificaten, het bekijken van audits. Ik kan me voorstellen dat het een verbetering kan zijn als er niet meer alleen wordt gekeken naar de standaardstukken die worden verkregen, maar ook naar de onderbouwing daarvan.

Mevrouw **Thunnissen**: Wanneer er moet worden gevraagd om een nadere onderbouwing en wanneer niet, vind ik nu echt behoren tot het vakmanschap van onze inspecteur.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei zelfs een paar keer over het Horvatrapport dat u het fijn vindt dat een externe partij onderzoek heeft gedaan. Nu is dit een aanbeveling uit het rapport; daarin wordt geconstateerd dat er te weinig onderbouwde stukken zijn bekeken. Je kunt misschien stellen dat dit een verbeterpunt voor de inspectie zou kunnen zijn.

Mevrouw **Thunnissen**: Deze beschrijving van Horvat heb ikzelf niet ervaren als een verbeterpunt, maar als een constatering.

Mevrouw **Bergkamp**: Er staat als constatering dat de onderbouwing van de formele stukken niet is bekeken. U vond dat geen signaal voor uzelf om de onderbouwing wat meer te bestuderen? Zo heeft u dit in ieder geval niet geïnterpreteerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik heb het niet zo geïnterpreteerd. Ik blijf echt oprecht vinden dat het het vakmanschap van mijn inspecteurs is om te bepalen wat zij nader opvragen en wat niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit punt samen. Er is een plan gemaakt met verbetermaatregelen. U heeft aangegeven dat het even duurt voordat alles is geïnternaliseerd, omdat het ook gaat om een cultuurverandering. U geeft aan dat u in de nieuwe procedure voor de toelating van treinen wat scherper met die adviesrol wilt omgaan: inspecteurs moeten niet terechtkomen in de rol van adviseur. U geeft verder aan dat u van de desbetreffende inspecteur niet verwacht dat hij dat heeft gedaan, maar de procedure wordt wel zodanig aangepast dat een en ander wat scherper wordt. Verder wilt u, met een blik op de Fyra, geen andere zaken veranderen bij de toelating van de treinen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ter aanvulling: het was niet alleen een verbeterrapportage met betrekking tot de conclusies van Horvat, maar ook met betrekking tot een aantal andere zaken waar we zelf naar hadden gekeken.

Mevrouw **Bergkamp**: Goed dat u dat aanvulde.

De **voorzitter**: Zijn er nog andere lessen die de inspectie trekt uit het Fyra-dossier, andere punten die naar uw oordeel onvoldoende aan de orde zijn geweest, maar waar wij wel mee verder zouden moeten gaan?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij hebben hiervan geleerd dat ook wij dingen goed moeten vastleggen; dat zou bijvoorbeeld een bevinding van een certificeerder van ons kwaliteitsmanagementsysteem kunnen zijn. Wij zijn op dat gebied veel scherper geworden. Horvat was daar ook duidelijk over. Het onderzoek van uw commissie naar de gehele context sterkt mij in de gedachte dat wij met betrekking tot de certificerende instellingen nu eens echt de feiten boven water moeten krijgen: hoe is het daar nou echt?

De **voorzitter**: Ziet u voor zichzelf een aanvullende rol in zo'n proefbedrijf? Wij hadden het daar zo-even over. U bekijkt bijvoorbeeld alle aspecten die de keuringsinstantie niet heeft gezien, terwijl de inspectie op basis daarvan wel een vergunning dient te verlenen. Ziet u voor zichzelf de rol om daarbij nog iets naar boven te halen?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik kan me voorstellen dat we een oordeel geven over, om het zo maar te zeggen, het einde van een proefbedrijf. Ik heb er geen oordeel over of je dat door de markt of door de overheid moet laten doen; of door de vervoerder zelf, want er zijn natuurlijk meer smaken.

De **voorzitter**: In het rapport over de verbeteringen wordt op een aantal punten verwezen naar doelmatigheidswinst. Het lijkt erop dat de nieuwe werkwijze van de inspectie of de aanbevelingen die zijn opgepakt, ook voortkomen uit de wens dat het allemaal wat doelmatiger moet, en misschien zelfs wat goedkoper. Herkent u dat?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar dat gaat niet over Horvat. Dat gaat over die drie andere audits, zoals over de inrichting van ons proces van vergunningverlening. Wij deden bijvoorbeeld een heleboel dingen steeds achter elkaar, terwijl het een organisatieprincipe is dat dingen ook parallel kunnen worden gedaan. Ook deden wij bepaalde zaken weleens op een bepaalde manier, in de veronderstelling dat partijen er anders wel tegen in bezwaar zouden komen. Zo'n houding is natuurlijk niet echt efficiënt; je kunt iets beter in één keer goed doen, in plaats van in twee keer. Om dat type dingen ging het. Ze waren echter allemaal intern, niet met Horvat.

De **voorzitter**: Wij komen tot een afronding. Onze vraag over onregelmatigheden stellen we natuurlijk ook aan de inspectie; als er immers iemand is die moet opletten of er zaken misgaan, is dat de inspectie wel. Zijn u in de periode waarin u op uw wijze bij dit dossier was betrokken, signalen bekend geworden over onregelmatigheden of zaken die anderszins niet door de beugel konden?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

De **voorzitter**: In het geheel niet?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.



De **voorzitter**: Oké. Ik sluit hiermee dit verhoor. Ik bericht aan iedereen die heeft meegeluisterd dat het volgende verhoor een kwartier later zal beginnen.

Sluiting: 14.12 uur