



Marc Descheemaeker

CEO NMBS

Beslissing NMBS over V250-stellen

Persconferentie 31 mei 2013

Wat voorafging

- 20 / 05 / 2004** Bestelling 19 V250-stellen bij AnsaldoBreda (3 voor NMBS)
- In loop 2007** Voorziene levering V250-stellen
- 14 / 09 / 2012** Voorlopige homologatie V250 in België
- 09 / 12 / 2012** Start commerciële dienst Fyra
- 17 / 01 / 2013** Stillegging verkeer na schade aan stellen
- 24 / 01 / 2013** NMBS geeft AnsaldoBreda 3 maanden om problemen op te lossen



AB stuurt onmiddellijk tientallen technici naar Watergraafsmeer (werkplaats Amsterdam)



Vaststelling

Late levering is op zich al grond voor ontbinding contract:

NMBS Grounds of termination:

*“... one or more of the agreed dates of preliminary
Take Over of the units set out in the Delivery Schedule
has been **delayed by more than nine consecutive months.**”*



6 jaar vertraging en nog geen trein die rijdt

Problemen tijdens ritten



Problemen tijdens ritten



- Deur raakte los tijdens stop in Brussel-Centraal (13/01/2013)
- Daarnaast zeer kwetsbaar voor waterindringing
- Deurvergrendeling blijft veelvuldig falen

Problemen tijdens ritten

*"External passenger doors (when open) present the opportunity to collect debris and water above the door opening and may enable passengers to access the innards of the mechanism. **This could be a safety concern.**"*

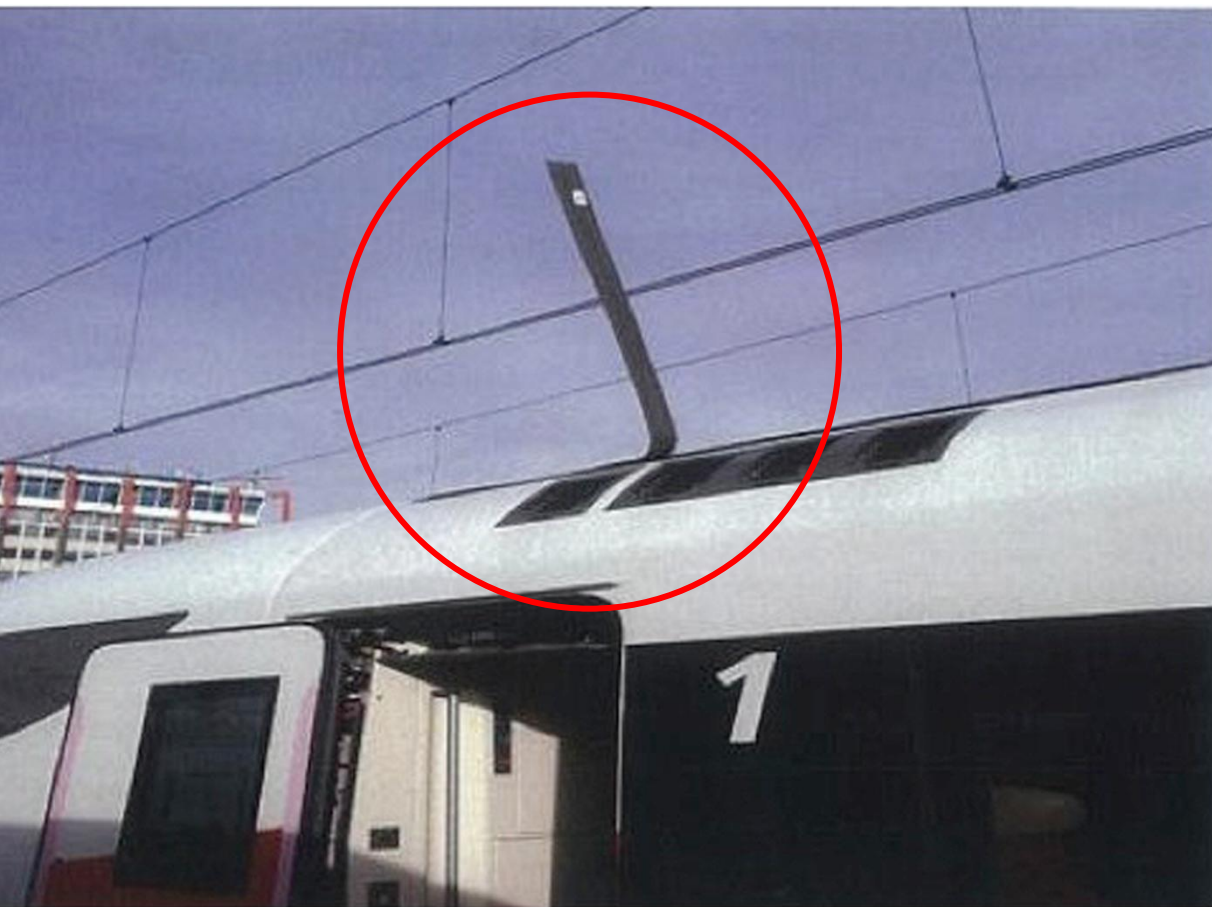
Expertenrapport Mott MacDonald, pagina 84

Problemen tijdens ritten



Winterschade aan
voettrede van de deur

Problemen tijdens ritten



Deel van
dakbedekking kwam
los tijdens rit
(02/11/2012)

Problemen tijdens ritten



Losgekomen
afdekrooster
onderkant trein
(17/01/2013)

**Verbod op verkeer
in België vanaf
18/01/2013**

Problemen tijdens ritten



Onderkant trein
onvoldoende
beschermd tegen
obstakels en
indringing en
ophoping van
sneeuw:

ongezien bij hst-
materieel

Problemen tijdens ritten



Roestvorming op assen door inslagschade

Herstelprocedure ontoereikend

Risico op onzichtbare roestvorming onder verflaag

Risico op asbreuk

Problemen tijdens ritten

*“**Belangrijk veiligheidsrisico** voor het commercieel verkeer van de treinstellen: scenario 1: als gevolg van de impact van ballast schilfert de verf af, waardoor roestvorming ontstaat wat kan leiden tot scheurvorming in de as en vervolgens een asbreuk; en/of scenario 2: de impact van ijsblokken en/of ballast op de as kan leiden tot scheurvorming in de as en vervolgens een asbreuk”*

Expertenrapport Concept Risk, pagina 73

Problemen tijdens ritten

*“Considering the low distance travelled by each V250 trainset inspected, **a surprising level of corrosion was observed** on a number of components. Specific occurrences could be attributable to damage to painted surfaces, possible use of uncoated or unprotected fixings, dissimilar metals corrosion (galvanic corrosion) or substandard preparation and finishing”*

Expertenrapport Mott MacDonald, pagina 75

Problemen tijdens ritten



Afscherming niet waterdicht: sneeuw tussen elektrische onderdelen

Problemen tijdens ritten



Kabels/leidingen op
meest kwetsbare
plaatsen onderaan
de trein



**Probleem in het
ontwerp**

Problemen tijdens ritten



Kabels/leidingen op
meest kwetsbare
plaatsen onderaan
de trein:

afgerukte
retourstroomkabel

Problemen tijdens ritten

*“Cable routings, pipework and cable retention methods when connecting from the underframe to individual pieces of equipment are often executed in a poor and haphazard manner which presents numerous opportunities for snagging, wearing and damage. **Such practices would not be expected from a competent international rolling stock manufacturer**”*

Mott MacDonald, pagina 83

Problemen tijdens ritten

*"Numerous methods have been employed by AnsaldoBreda to either protect vulnerable cabling and pipework, or to restrain such installations. Methods used vary from trainset to trainset and **generally lack both robustness and elegance of execution. Even with additional protection advanced wearing has already occurred to the additional protection in certain places**"*

Mott MacDonald, pagina 59

Problemen tijdens ritten



Tussen twee rijtuigkasten geen enkele degelijke bescherming

Problemen tijdens ritten

*“The vehicle end structure (up to and below coupler level) is not robust and is **flawed in many aspects of its design** considering its vulnerability to impact and damage. It is not considered to be suitable for long term operations.”*

Mott MacDonald, pagina 85

Problemen tijdens ritten

“Hogesnelheidstreinen beschikken over gesloten omhulsels voor de bescherming van de mechanismen om de deuren openen of te sluiten, voor de bescherming van de electrotechnische apparaten, zonder opening in het onderste gedeelte van de kast.

...

Hogesnelheidstreinen beschikken niet over roosters aan de onderkant van de stellen, alsook weinig of geen elementen aan de onderkant van de kasten die kwetsbaar zijn voor de impact van ijsblokken en/of ballast.”

Concept Risk, pagina 16

Problemen tijdens ritten



Hoorn (veiligheids-systeem) raakte onklaar door sneeuw

Problemen tijdens ritten

*“Het betreft een slechte positionering van de hoornen in het onderste gedeelte, **in de zone waar de sneeuw ophoopt.**”*

Concept Risk, pagina 14

Problemen na stillegging V250-verkeer (18 januari 2013 – heden)



Vernietigende “stofkamanalyse”

Inspectie van “Product Quality Index” van twee **halve** V250-stellen:
respectievelijk **1157** en **2019** strafpunten (systeem van Nedtrain)

- Veiligheidsprobleem is goed voor 20 punten
- Betrouwbaarheidsprobleem 10 punten
- Probleem van ongemak 5 punten
- etc ...

Maximaal toelaatbare voor een (hele!) trein is **10**

Voorbeeld: oververhitting batterijen



Brand batterijen op
V250-stel
(07/04/2013)

Voorbeeld: oververhitting batterijen (2)



Gebeurde op stel dat
geparkeerd stond
buiten atelier

Voorbeeld: oververhitting batterijen (3)



Wijst op rampzalig ontwerp

Voorbeeld: oververhitting batterijen (4)



Batterijen bevinden
zich net onder
passagierszone

Voorbeeld: oververhitting batterijen (5)



Verkleuring zichtbaar
op bodemtapijt in
passagiersruimte

*“Mott MacDonald has **serious concerns about the adequacy of the design for battery charging**, low voltage protection, thermal protection for the batteries and the battery negative earthing. Mott MacDonald believes that these areas require re-design and that the four recent battery failures could result from these design flaws. It is also more than likely that a significant number of the batteries fitted to fleet may at best require specialist re-conditioning, or, **at worst, complete replacement.**”*

Mott MacDonald, pagina 81

Daarnaast (1)

1) Remsysteem is ontworpen voor **lagere snelheden** met mogelijk zware gevolgen voor **betrouwbaarheid** en **veiligheid**:

- Snelle slijtage pneumatisch remsysteem / remvoeringen
- Hoge onderhoudskosten door abnormaal hoge slijtage
- Risico op onvoldoende remafstand bij sneeuw:
daarom snelheidsvermindering bij sneeuw met 20 km/u
- Risico op knikken flexibele remslangen bij afslepen trein in nood: gevolg onverwacht lange remafstand

*“Het treinstel beschikt **niet over een correct gedimensioneerde rheostatische rem**”*

Concept Risk, pagina 18

*“De snelheidsvermindering met 20 km/uur **kan slechts voorlopig zijn**”*

Concept Risk, pagina 37

*“We herinneren eraan dat het algemene ontwerp van het remsysteem op de V250 **verschilt van de ontwerpen die doorgaans te vinden zijn op hogesnelheidstreinen**, wat betreft het samenvloeien van de effecten van de verschillende remsystemen”* - Concept Risk, pagina 19

Daarnaast (2)

- 2) Zwerfstroom veroorzaakt **vroegtijdige roestvorming**: ontwerp aarding trein en batterij tegen regels van kunst in

“Fairly advanced corrosion and deterioration was found on localised areas and components which should not be the case considering total distances travelled by the trainsets and the age of the rolling stock.”

Mott MacDonald, pagina 85



Daarnaast (3)

3) Zeer kwetsbaar deurschuifmechanisme / beweegbare trede



AnsaldoBreda stelt voor om mechanisme te beschermen door middel van technisch textiel:

*“Deze aanpassing aan de deuren lijkt **geen betrouwbare en duurzame oplossing te zijn omdat het doek verbonden is aan de trein door middel van zelfbinders en de waterdichtheid in de hoeken verzekerd worden door VELCRO klevers**”*

Concept Risk, pagina 55

Situatie vandaag

Van de **9 stellen** afgenomen door NS:

- *Twee* buiten strijd door **winterschade**.
- *Een* buiten strijd door **ernstige batterijschade/brand**.
- *Twee* buiten strijd door **problemen met draaistel en wielset**.
- *Een* kampt met systematische tractieproblemen
- *Een* heeft ernstige deurproblemen
- Na 4 maanden, 2 treinen die (soms) kunnen testen

En AnsaldoBreda?



Ansaldobreda: geen actieplan

Na vier maanden zelfs **geen begin van alomvattend actieplan**: geen antwoord op fundamentele vragen.

- Voor 7 van 26 al gerapporteerde topissues oorzaak gevonden
- Slechts voor 1 topissue oplossing overeengekomen
- Nog geen enkele oplossing geïmplementeerd

*"While no single issue is likely to have a significant reliability implication on its own, **the large volume of small problems is likely to lead to reliability issues in the future.** The quantity is too large for a practical inspection regime to be implemented in the medium to long term."*

Mott MacDonald, pagina ii

*"**The manufacturing quality of the trains** as seen in Watergraafsmeer is **poor in many places.** The quality varies between trainsets with the same area being well finished on one set and poorly on another. Audit shows, however, that the paperwork associated with the final build quality is complete and of good quality. How this disconnect has occurred is not understood and its investigation is outside the scope of this study. It is possible that the system driven inspection regime and poor production paperwork may have contributed to this."*

Mott MacDonald, pagina 86

*“A remedial plan could be in the region of **17 months duration** assuming that the AnsaldoBreda co-operate with the programme.”*

Mott MacDonald, pagina 90

... of **7 à 8 jaar** na beloofde leveringsdatum

Veiligheidsinstantie DVIS vraagt AB om root-cause analyse

“DVIS stelt vast dat het antwoord van AB nergens melding maakt van de gevraagde studie van de fundamentele oorzaken. DVIS begrijpt niet dat AB zich kan engageren in een aanpassingsproces zonder studie over de fundamentele oorzaken van de schade opgelopen tijdens de winterperiode.”

*“(…) Wij begrijpen niet hoe AB kan verklaren – zonder te beschikken over een studie van de fundamentele oorzaken – dat de in Watergraafsmeer op 13 februari 2013 voorgestelde oplossing op zich volstaat om alle problemen op te lossen die verbonden zijn aan het verkeer op ondersneeuwde sporen. **Omwille van al deze redenen stelt DVIS vast dat het antwoord van AB niet aan haar eisen voldoet.**” (*)*

Brief van DVIS aan AnsaldoBreda, 15/5/2013

(*) Brief in het Frans, vertaling door NMBS

Situatie AnsaldoBreda en moederbedrijf

Twijfelachtige financiële situatie AnsaldoBreda en moederbedrijf

Finmeccanica (vastgesteld door onafhankelijk onderzoek Ernst & Young):

- Solvabiliteit AB -47,5% in 2011 (+3,6% in 2003)
- Negatieve cash flow van -492 mln EUR in 2011 (op omzet van 280 miljoen EUR)
- Ook ongunstige financiële toestand Finmeccanica (lage ratings en lage solvabiliteit)
- Finmeccanica probeerde AB zonder succes te verkopen



- Risico op verkrijgen wisselstukken
- Risico op voortbestaan AB (garantie?)

Contradictorische communicatie AnsaldoBreda

22/01/2013, vier dagen na stilleggen Fyra

*“We hebben **geen fouten gevonden in het mechanische en elektrische deel**. Het komt allemaal door ophoping van sneeuw aan de buitenkant van de trein. Dat zijn technisch gezien **geen grote problemen**.”*

Giuseppe Marino, Senior Vice-President AB op 22/01



*“We would like to stress that, at this stage, **nobody knows exactly** which are the mechanics **from which the problem originated**.”*

brief van projectmanager V250, Stefano Fanucci, op 22/01

Sussende communicatie AnsaldoBreda

“De V250-treinen zijn gewoon goed. Vergelijk ze maar eens met die van de concurrentie: ze komen als een van de beste naar voren.

*De eerste weken dat de nieuwe treinen in Nederland en België reden, **kregen we alleen maar positieve feedback over het comfort en over de prestaties.***

*Geloof me, als deze problemen voorbij zijn, **is iedereen weer dik tevreden met onze trein.**”*

Giuseppe Marino, in interview met De Tijd, 23/01

Conclusie



Conclusie (1)

Onbetrouwbare trein

- Fundamentele lacunes/gebreken qua betrouwbaarheid en veiligheid in ontwerp en productie
- Volledig ondermaats productiemanagement
- Revisie zou grote bijkomende investering vergen en extra vertraging betekenen

Onbetrouwbare producent

- Eerste stellen al in 2007 verwacht
- Kwaliteitsbeheer enkel op papier
- Ondermaatse financiële situatie

Conclusie (2)

NMBS

- Nog geen treinen afgenomen
- Investering gedekt door bankgaranties
- Bepaalde gemaakte kosten

Raad van Bestuur 31 / 05 / 2013

Op basis analyse betrouwbaarheid ontwerp en productmanagement, mede op basis van *externe second opinions Mott MacDonald & Concept*

Risk:

Raad van bestuur NMBS geeft CEO **mandaat** om:

1. de **levering** van de drie V250 stellen **te weigeren**, het V250 aankoopcontract met AnsaldoBreda te ontbinden en de bankgarantie te lichten;
2. in het belang van de reiziger met NS en de Nederlandse staat een **oplossing te bereiken voor de vervoersvraag.**

Prioriteit: oplossing voor reizigers (klassiek spoor)

Sinds februari rijdt een **rechtstreekse trein Brussel-Den Haag** (sinds maart 8 keer heen en terug per dag):

- voorstel NMBS aan Nederlandse staat en NS om in najaar 2013 aanbod te verhogen naar 10 verbindingen – stijgend tot 12 in december 2013;

Studie naar bijkomende rechtstreekse IC Antwerpen-Roosendaal tijdens zomermaanden.

Studie naar treinverbinding Antwerpen-Eindhoven

Prioriteit: oplossing voor reizigers (hst-netwerk)

NMBS – als aandeelhouder – vraagt **Thalys** aanbod naar Amsterdam op te voeren tot 12 frequenties (eind 2013).

NMBS pleit als aandeelhouder bij **Eurostar** voor een rechtstreekse trein Londen-Brussel-Amsterdam (2 frequenties, december 2016)).

NMBS bestudeert verdere oplossingen samen met haar partners en in respect voor de gemaakte afspraken