

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 5 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Liefting (projectmanager Fyra bij NedTrain), die wordt bijgestaan door de heer De Graaf.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenburg

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

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

De **voorzitter**: Ik heet u allen van harte welkom, ook iedereen die vanaf een andere plaats dit verhoor volgt. Mijnheer Liefting, u was vanaf 2006 zes jaar de projectmanager van de Fyra/de V250 bij NedTrain, het onderhoudsbedrijf van de Nederlandse Spoorwegen. NedTrain zou de V250, de Fyra, onderhouden en het was uw taak om ervoor te zorgen dat hiervoor de juiste voorbereidingsmaatregelen werden getroffen. U hebt werkprocessen opgesteld, de werkplaatsen voorbereid, ervoor gezorgd dat uw monteurs waren opgeleid en u hebt zorg gedragen voor reserveonderdelen. In dit verhoor heeft de commissie vragen over uw ervaringen met de Fyra vanuit uw onderhoudsrol. Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Liefting, het was dus uw taak om voorbereidingen te treffen voor het onderhoud van de Fyra. Hoe zorgde u ervoor dat u de informatie kreeg die u daarvoor nodig had?

De heer **Liefting**: Om aan de informatie te komen, had ik afstemming met AnsaldoBreda, de leverancier. Er waren met specialisten op de gebieden die u net al noemde afspraken op ten aanzien van documentatie, training, outillage en materiaalvoorziening. Met de specialisten aan de kant van AnsaldoBreda en met de specialisten binnen mijn projectteam hadden we afstemming met AnsaldoBreda om de desbetreffende informatie boven water te krijgen.

Mevrouw **Vos**: Kunt u iets meer voorbeelden geven? Hoe gaat dat dan? Kunt u dat even uitleggen voor mensen die niet weten hoe zo'n proces precies gaat? Wat is afstemming? Is dat een vergadering, of gaat u samen kijken naar bepaalde delen van een trein?

De heer **Liefting**: De trein wordt eerst op de tekentafel ontworpen. Dat zijn eigenlijk de eerste vrijkomende gegevens die van belang zijn voor het bepalen van de inrichting van je onderhoudsorganisatie. Die worden gedeeld met de onderhouder. Ze worden ook bediscussieerd. In het begin zijn het tekeningen. Vervolgens wordt het leveranciersinformatie over specificaties van systemen die worden ingebouwd. Maar het kan ook de maatvoering zijn van de trein, die weer van belang was om de werkplaats die we in de Watergraafsmeer hebben gebouwd voor de V250, specifiek gereed te kunnen maken voor het onderhoud. Je moet natuurlijk precies weten op welke hoogte bepaalde onderdelen zitten of tot welk gewicht een kraan onderdelen eruit moet kunnen hijsen. Die gegevens haalde ik uit de specificaties van AnsaldoBreda. Gaandeweg het proces kwam er natuurlijk ook steeds meer informatie beschikbaar over die trein.

Mevrouw **Vos**: In het begin praat u op basis van papier. Later kijkt u ook hoe het er van binnen uit ziet. Moet ik het me zo voorstellen?

De heer **Liefting**: Zeker de eerste jaren ligt de focus op papier. Bij het ontwerpen van een trein haal je ontzettend veel informatie uit de technische specificaties, die zowel van AnsaldoBreda afkwamen als van de onderleveranciers.

Mevrouw **Vos**: Dat gaat bijvoorbeeld over het type schroefje dat ergens ingedraaid moet worden?

De heer **Liefting**: Ja, dat kunnen bevestigingsmethodes zijn, maar het kan ook gaan over de manier waarop een systeem is opgebouwd of bedradingsschema's zijn opgesteld. Eigenlijk alles wat je nodig hebt om op een gegeven moment aan de trein te kunnen sleutelen als die onderhouden moet worden.

Mevrouw **Vos**: Stel dat in de specificaties staat dat de bedrading zus en zo wordt vastgemaakt, dan kun je nog niet zien hoe dat in de praktijk wordt gedaan. Ik vraag dit als voorschotje op wat straks nog gaat komen. Dat kun je dan nog niet zien?

De heer **Liefting**: Nee, in die fase zeker niet. Uitgangspunt bij het voorbereiden van het onderhoud is dat je uiteindelijk een trein krijgt die aan de specificaties voldoet.

Mevrouw **Vos**: Dan ga je ervan uit dat die specificaties voor alle negentien treinen gelden?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Hoe vaak hebt u de fabrieken van AnsaldoBreda in Italië bezocht?

De heer **Liefting**: Ik ben regelmatig op twee locaties geweest. In Pistoia, waar de trein gebouwd werd, heb ik in de periode van eind 2006 tot 2012 gemiddeld twee à drie keer per jaar een bezoek afgelegd. Ik had dan in het engineeringgebouw op het bedrijventerrein overleg over de onderwerpen die net genoemd zijn. In Napels had ik overleg over de onderdelenvoorziening. Daar zaten immers de specialisten van de onderdelenvoorziening.

Mevrouw **Vos**: Hoe vaak bent u er ongeveer geweest?

De heer **Liefting**: In totaal ben ik een keer of vijftien in Pistoia geweest en een keer of vijf in Napels.

Mevrouw **Vos**: En het doel van die bezoeken?

De heer **Liefting**: Het doel van die bezoeken was, zoals wij dat noemden, specialist meeting. Eigenlijk waren het besprekingen die ik moest voeren met specialisten van AnsaldoBreda om samen met mijn teamleden de informatie over de documentatie, training, spare-partvoorziening en outillage boven water te krijgen.

Mevrouw **Vos**: Welke mensen gaan dan met u mee vanuit NedTrain? Zijn dat de monteurs die daadwerkelijk met de treinen gaan werken, of is dat weer een laag daarboven?

De heer **Liefting**: Dat waren vooral de engineers gespecialiseerd in onderhoudsengineering, of de specialisten op het gebied van inkoop en onderdelenbevoorrading. Het hing een beetje van het onderwerp af. We hebben binnen NedTrain ook specialisten die heel veel verstand hebben van het inrichten van werkplaatsen om onderhoud efficiënt te kunnen doen. Die had ik mee op het moment dat het met name ging om outillagedingen.

Mevrouw **Vos**: Een beetje afhankelijk van het doel gingen verschillende mensen mee.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Op een gegeven moment waren die treinen zo'n beetje klaar. Tenminste, ze konden bekeken worden. Wat viel u toen op aan de treinen?

De heer **Liefting**: Op een gegeven moment klaar? Het was behoorlijk ver in de tijd voordat we in het stadium waren dat we konden spreken van klaar.

Wat me opviel, was ... Dan hebben we het over de bezoeken die ik heb afgelegd. Tijdens een bezoek probeerde ik altijd wel een glimp op te vangen van wat er in de fabriek gebeurde. Je moet nagaan dat het een vrij groot bedrijventerrein is waar die treinen worden gebouwd. De agenda van zo'n vergadering was behoorlijk strak. Als je niet oppaste, zat je de hele dag in het engineeringgebouw, kwam je niet buiten en zag je dus ook geen trein. Ik vond het toch altijd wel leuk om even een glimp op te vangen van het productieproces. Dan was ik vooral gefocust op onderwerpen waarover we discussie hadden.

Mevrouw **Vos**: In een bepaalde fase zijn de treinen zo ongeveer klaar, maar wat viel u tijdens de bouw op?

De heer **Liefting**: Een aantal dingen vielen me op. Sowieso viel me het cascoproces op. Ik vond dat een mooi proces door de manier waarop ze het hadden ingericht. Dat is het eerste proces dat speelt bij de bouw van een trein. De aluminiumprofielen en -zijwanden die geprefabriceerd zijn, worden in elkaar gezet met bepaalde mallen. Ik vond dat een mooi proces om te zien. Afhankelijk van de fase waarin een trein zat, zag ik wel verschillen in de mate waarin het proces, het product, ontwikkeld was. Ik was erg gecharmeerd van het cascoproces, dus het proces waarin ze van het aluminium casco een rijtuig wisten te maken.

Mevrouw **Vos**: Dat was blijkbaar anders dan wat u tot dan toe gezien had?

De heer **Liefting**: Mijn ervaring ligt vooral op het gebied van treinen die al zijn gebouwd en die moeten worden onderhouden. Mijn ervaring met de eigen werkplaats en met andere werkplaatsen die dat werk doen, gaat wat verder dan mijn ervaring met nieuwbouw. Ik vond het proces van het in elkaar zetten van het aluminium casco een mooi proces.

Mevrouw **Vos**: Dat is slechts één deel, want er waren wel meer zaken die u opvielen tijdens de bouw.

De heer **Liefting**: Ja. De reden dat ik dat zeg is dat in die productiefase in het begin het meeste te zien was. In de fase die daarna kwam -- dan wordt de trein als het ware geassembleerd en worden systemen ingebouwd -- was het overzicht iets minder dan bij het cascoproces.

Mevrouw **Vos**: Het overzicht?

De heer **Liefting**: Het overzicht. Door veel mensen werd tegelijkertijd gewerkt in een proces. De bedrijvigheid kwam op mij als minder overzichtelijk over.

Mevrouw **Vos**: Omdat u het niet begreep of omdat het zo druk was?

De heer **Liefting**: Omdat het complexe processen zijn. Ik heb als referentie hoe wij vanuit het onderhoud kijken naar onderhoudsprocessen. Hoe kun je processen ontrafelen om het heel transparant en traceerbaar te kunnen doen? Dat proces trof ik in die fase in ieder geval nog niet aan. Dan heb ik het over de beginfase van 2007, 2008 en 2009. Ik zag wel een vooruitgang. Er was naarmate de jaren vorderden, in de mate van georganiseerdheid van alle processen wel een verschil ten opzichte van wat ik de eerste keer tijdens een bezoek zag.

Mevrouw **Vos**: Ik begrijp het niet helemaal goed. Klopt het dat u zei: als ik ging kijken, was het een beetje een rommeltje, omdat zo veel mensen tegelijkertijd aan het werk waren? Wat bedoelt u daar precies mee?

De heer **Liefting**: Geen rommeltje, maar het proces van de assemblage van de trein, het inbouwen van de systemen, was rommeliger georganiseerd dan de eerste fase, toen ...

Mevrouw **Vos**: Toen het nog puur casco was.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat lijkt me ook helder. Wat viel u op aan de afwerkkwaliteit toen de treinen in een latere fase zaten?

De heer **Liefting**: Wat ik u al zei, ik probeer tijdens zo'n bezoek een glimp op te vangen.

Mevrouw **Vos**: Waarom alleen een glimp?

De heer **Liefting**: Omdat het niet mijn rol was om het product en het proces te controleren. Ik zat daar om het onderhoud voor te bereiden en ik keek bij de bezoeken vooral naar de aspecten die het onderhoud betroffen. Met die ogen keek ik rond in de fabriek. Wat me opviel, was dat de afwerkkwaliteit -- dan hebben we het puur over de esthetische kant van een trein -- slordig was.

Mevrouw **Vos**: Wat heeft dat dan voor gevolgen, als de afwerkkwaliteit, de esthetische kant, slordig is? Wat kan dat betekenen? Is dat normaal? Mag dat?

De heer **Liefting**: Ik vind dat niet normaal. Als je een nieuwe trein koopt, verwacht je een mooie, strakke trein die qua interieur sowieso een goede indruk op de reiziger achterlaat, zodat die het idee heeft: dit is een mooi product. Dat waren ook wel de dingen die we onderling deelden binnen het projectteam, met name met de spelers, onder anderen met de keurders die het proces en het product controleerden namens NSFSC. Die informatie deelde ik met hen, zodat ze dat konden meenemen. Vaak waren ze er ook bij aanwezig als ik rondliep.

Mevrouw **Vos**: Dus dat viel u specifiek op. Heeft dat iets te maken met het vakmanschap of werd het gewoon slordig in elkaar gezet?

De heer **Liefting**: Ik had het idee dat het vooral het vakmanschap was.

Mevrouw **Vos**: U zei net: het was mijn rol niet om goed te kijken, ik kon maar een glimp zien. Had u meer tijd kunnen nemen om dingen te bekijken als u dat had gewild, of was er een functiescheiding met de mannen van Lloyd's?

De heer **Liefting**: We hadden een rolverdeling. Er was een hoop werk te doen en ik voelde me heel verantwoordelijk om vooral het onderhoud goed voor te bereiden. Tijdens de bezoeken had ik mijn tijd hard nodig om die zaken goed te behartigen. Voor mij was het een heel logische takenscheiding, maar het was geen scheiding in de zin van "je kijkt niet mee". Daar waar dingen je opvallen, deel je dat. In de rolverdeling heb je overleg met je collega's, in dit geval van NSFSC, die daarvoor verantwoordelijk waren.

Mevrouw **Vos**: Wat waren uiteindelijk de verwachtingen van de Fyra-treinen voordat ze naar Nederland kwamen?

De heer **Liefting**: Ik heb altijd de verwachting gehad dat de V250 een goede trein zou gaan worden, een trein waarmee we invulling zouden kunnen geven aan de reizigersverwachting.

Mevrouw **Vos**: Op basis van die bezoeken, van wat u had gezien en van uw besprekingen had u het idee: dit wordt een goede trein.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Ondanks wat u net zei over de afwerkkwaliteit, die wat slordig was?

De heer **Liefting**: Ondanks dat. Maar dat was omdat dat gesignaleerd was. We -- in eerder verhoren is dat ook al geregeld aan de orde geweest, zo heb ik gehoord -- deelden dat met AnsaldoBreda. Althans, de verantwoordelijken binnen het project deelden dat met AnsaldoBreda. Dus ik was in de veronderstelling dat er werd gewerkt aan wat je had geconstateerd. Als het product gereed is, krijg je dan een trein die aan de verwachtingen voldoet.

Mijn verwachting was dus: met wat je constateert, wordt iets gedaan, dus krijg je uiteindelijk een product dat conform de verwachting is.

Mevrouw **Vos**: U zegt het een beetje "cliffhangerig": "mijn verwachting was dat". Dat was de verwachting die u had op basis van ervaringen met fabrikanten met wie u vaker werkte. Is die verwachting dan niet uitgekomen? Uw verwachting was "ik geef het door, er wordt aan gewerkt" en met die verwachting hebt u de treinen naar Nederland gehaald.

De heer **Liefting**: Ja, naar Nederland gehaald ... Dat is natuurlijk later in de tijd. Ik had zeker in het begin de verwachting dat de opmerkingen serieus genomen en meegenomen zouden worden. In heel veel gevallen is dat ook gebeurd. Veel opgemerkte zaken, zeker op het gebied van interieur, zijn significant verbeterd ten opzichte van wat we in eerste instantie geconstateerd hebben. Het proces van signaleren heeft dus wel degelijk effect gehad op een betere interieurkwaliteit.

Mevrouw **Vos**: Uw verwachting dat de Fyra-trein redelijk of goed zou zijn, was gebaseerd op het vertrouwen dat AnsaldoBreda zich zou gedragen als een fabrikant die gewoon luistert naar de opmerkingen?

De heer **Liefting**: Ja. Ik wil wel even de kanttekening plaatsen dat ik tijdens die bezoeken en de fase in het productieproces waarin ik rondkeek, alleen de buitenkant van een trein zag, om het zo te noemen. Je ziet dus niet hoe een systeem functioneert. Het is niet zo dat een airco werd uitgeprobeerd toen ik erbij stond, of dat tractie werd beproefd of de deuren. Je ziet dat een systeem wordt ingebouwd, maar de functie testen is iets wat eigenlijk pas in een veel latere fase van toepassing is.

Mevrouw **Vos**: Je moet er dan van uitgaan dat het kwaliteitsmanagementsysteem en ook de techneuten van AnsaldoBreda zelf hun werk goed hebben gedaan. Dat is dus allemaal gebaseerd op vertrouwen dat het daarvoor allemaal goed is gegaan?

De heer **Liefting**: Voor mij als verantwoordelijke voor het inrichten van het onderhoud was de rolverdeling dat vooral de projectleider technische kwaliteit en de keurders die op het proces zaten, een en ander bewaakten. Natuurlijk was mijn verwachting dat de leverancier, AnsaldoBreda, aan dat beeld kon voldoen.

Mevrouw **Vos**: In hoeverre had u vooraf het idee dat het onderhoud van deze Fyra-treinen voor NedTrain misschien wat intensiever zou kunnen zijn dan van andere treinen die u onderhoudt?

De heer **Liefting**: Dat was zeker in het begin niet het geval. Wat ik al zei, bij de voorbereiding van de instandhouding baseer je je op de leveranciersgegevens. Op basis van die gegevens is er uiteindelijk een treinontwerp gekozen. Dat ontwerp leidt tot een onderhoudsschema. De leverancier schrijft dan voor, welke onderhoudshandelingen en welke inspecties moeten worden gedaan en wanneer. Er is eigenlijk een relatie met wat je van de techniek mag verwachten ten aanzien van de vraag wat aan slijtage onderhevig is. Als je met een trein rijdt en je remt, weet je dat de remblokken op een gegeven moment vervangen moeten worden. Vloeistoffen in een trein kunnen op een gegeven moment verouderd zijn. Je weet dan dat je die moet vervangen. Er zijn ook delen in een trein waarvan je op basis van het ontwerp mag verwachten dat er niet aan gesleuteld hoeft te worden. Daarvoor heeft de leverancier dan ook geen inspectie- of onderhoudstaken voorzien. Dat is het uitgangspunt voor een onderhouder bij het inrichten van zijn onderhoudsproces. Dat onderhoudsproces week niet sterk af van wat we eerder gedaan hebben. Alleen, hoe we het hebben ingevuld, week wel weer iets af van de manier waarop we gewend waren om onderhoud voor te bereiden. Maar dat had te maken met het feit dat het materieel was dat 250 km/u ging rijden. Wij moesten ervoor zorgen dat wij heel traceerbaar, ook voor de toezichthouder ILT, te werk gingen. Als de ILT een controle uitvoerde op onze processen, moest ik kunnen aantonen: is al het onderhoud op tijd uitgevoerd, zijn de monteurs die het werk hebben uitgevoerd gekwalificeerd om dat te kunnen doen en zijn de juiste materialen

gebruikt? Wat de inrichting van de onderhoudsprocessen betreft zijn we dus een slag dieper gegaan bij de voorbereiding van de instandhouding.

Mevrouw **Vos**: Omdat het nieuw hogesnelheidsmaterieel was.

De heer **Liefting**: Met name omdat het hogesnelheidsmaterieel is. De eisen die dat aan de onderhouder stelt, gaan toch richting de vliegtuigindustrie.

Mevrouw **Vos**: U onderhoudt toch ook de ICE die uit Duitsland komt? Dat is toch ook een hogesnelheidstrein?

De heer **Liefting**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Stond die daar al, of kwam dat later? Waren de specificaties die u nodig had voor de V250, de Fyra, hetzelfde als die voor de ICE? Of kwam dat allemaal tegelijkertijd?

De heer **Liefting**: Nee, dat zijn eigenlijk twee totaal verschillende processen. Het gaat wel in beide gevallen om een hogesnelheidstrein. Het onderhoud aan de ICE voerden we uit in opdracht van NS Hispeed. Dat waren treinen van Deutsche Bahn. De werkzaamheden aan de ICE die voorgeschreven werden door Deutsche Bahn, hebben we uitgevoerd. Daar hebben we dus niet zelf de voorbereidingen voor hoeven treffen. Daar zit het verschil.

Mevrouw **Vos**: Dat is een ander proces, ik begrijp het.

De heer Van As, uw directeur destijds, schreef een boek waarin staat dat hij al in 2006 verwachtte dat er "nooit een goede trein uit deze fabriek zou komen". Deelt u die mening?

De heer **Liefting**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Waarom niet?

De heer **Liefting**: Op basis van het inzicht dat ik had vanaf 2006, mijn bezoeken aan de fabriek, was ik van mening dat er een progressie te bespeuren was in de performance van AnsaldoBreda. Ik geloofde erin dat deze treinenbouwer in staat was om een goede trein te bouwen.

Mevrouw **Vos**: Hoe verklaart u dan het verschil tussen uw directeur Van As en uzelf?

De heer **Liefting**: Ik kan alleen maar praten over wat ik heb gezien en mijn verwachting. Ik weet niet op basis waarvan hij die conclusie getrokken heeft.

Mevrouw **Vos**: Een bezoek.

De heer **Liefting**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: En een bepaalde methode om fabrieken "te lezen". Maar u hebt geen idee waarom hij er zo anders naar keek dan u?

De heer **Liefting**: Laat ik het zo zeggen, u doelt waarschijnlijk op "Read a Plant - Fast".

Mevrouw **Vos**: Ja.

De heer **Liefting**: Dat vermoeden had ik natuurlijk al. Dat was een scan die we gedaan hebben naar aanleiding van een bezoek dat we sowieso brachten aan de fabriek. Het doel was niet een werkplaatsonderzoek, maar het ondertekenen van een contract. Op weg van het vliegveld naar de werkplaats zei de heer Van As tegen mij en mijn collega: "Joh, ik heb een bepaalde methode uit een tijdschrift die ik wel interessant vind om te toetsen. Daarmee kunnen we een quickscan doen en een eerste indruk opdoen van de performance van de fabriek. Laten we na afloop van de rondgang die vragen eens doorlopen en bekijken wat er uitkomt." Als je kijkt hoe een fabriek performt, acteert, doe je een onderzoek. Zo'n onderzoek wordt vaak gedaan door meerdere externe deskundigen die weken bezig zijn om een grondig

oordeel te kunnen vellen. Voor mij was het een quickscan, een indruk. Op dat moment had het voor mij niet de lading die ik later teruglas in het boek van de heer Van As.

Mevrouw **Vos**: De heer Van As had een methode uit een tijdschrift. Hij heeft heel snel een quickscan gedaan. U zegt eigenlijk dat die methode uit een tijdschrift te snel is, of dat die zich misschien nog niet helemaal heeft bewezen om deze conclusies te kunnen rechtvaardigen. Is dat wat u zegt?

De heer **Liefting**: Wat ik zeg, is dat het voor mij niet direct tot een negatief waardeoordeel leidt. Als ik dat echt zo zou vinden, zou je daarop op z'n minst een veel grondiger onderzoek moeten laten volgen. Dat is althans mijn mening.

Mevrouw **Vos**: Weet u of de heer Meerstadt bij dat bezoek van Van As was?

De heer **Liefting**: Dan had ik hem moeten zien en hij was er niet bij.

Mevrouw **Vos**: Oké. Van As schrijft dit naar aanleiding van een bezoek in 2006. Toen begon u ook met uw bezoeken. U zei net: er was ook progressie. Maar kan het zijn dat u, toen u in 2006 in die fabrieken kwam, toch dezelfde dingen hebt gezien als de heer Van As?

De heer **Liefting**: Nee. Ten eerste denk ik dat het bezoek van de heer Van As was voordat ik op het project zat. Ik weet zelfs niet eens of ik in 2006 in de fabriek ben geweest. Ik weet wel dat in 2006 in ieder geval het V250-project-in-productie nog weinig voortgang had. Ik kan me dan ook voorstellen dat het gebaseerd was op de ontwikkelingen rondom de V250.

Mevrouw **Vos**: In 2006 heeft NedTrain in een brief aan HSA een noodkreet geuit over de vertragingen. Wat was de aanleiding voor die brief? Wat stond erin?

De heer **Liefting**: 2006?

Mevrouw **Vos**: Sorry, 2007. In dat jaar komt NedTrain met een noodkreet. Dat was een brief van uw organisatie over de vertragingen.

De heer **Liefting**: Ik weet niet precies waaraan u refereert, maar als onderhouder hebben we te maken met het feit dat we op heel veel zaken moeten anticiperen om op tijd klaar te zijn voor het onderhoud. Als er geen duidelijkheid is over wanneer treinen komen, wordt het heel moeilijk om te weten vanaf welk moment we rekening moeten houden met heel praktische zaken. Een trein is 200 meter lang. Als ik 19 keer 200 meter in de buurt van de Watergraafsmeer moet opstellen, moet ik heel veel organiseren, samen met ProRail en NedTrain, om die treinen een parkeerplaats te geven. Dat geldt voor heel veel praktische zaken. Als een planning onduidelijk wordt, weet je niet wat je als uitgangspunt moet nemen om je onderhoudsorganisatie op af te stemmen. Ik ga ervan uit dat de memo vooral gericht is op "zolang er geen duidelijkheid is over wanneer een trein komt, lopen we het risico dat we niet op tijd kunnen anticiperen om er klaar voor te zijn".

Mevrouw **Vos**: Het ging inderdaad over de planning maar het memo ging ook over de risico's.

De heer **Liefting**: De risico's?

Mevrouw **Vos**: Geen goed zicht op risico's. Daar ging het memo ook over. Ik snap dat je je zorgen maakt vanuit het gezichtspunt van het onderhoud, maar er stond wel meer in dat memo.

De heer **Liefting**: Ik heb het memo niet op mijn netvlies staan. Ik weet niet welk memo het betreft, dus weet ik ook niet welke risico's ...

Mevrouw **Vos**: Het memo van 2 november 2007. Daarin staat dat NedTrain zich zorgen maakt over onduidelijke informatie. Er is geen goed zicht op de risico's en inderdaad op de planning, waarover u het net had.

De heer **Liefting**: Ik weet niet wat er vervolgens met dat memo gedaan is. Ik weet ook niet of ik betrokken was bij de verstrekking van dat memo, of ik het heb opgesteld.

Mevrouw **Vos**: Maar kunt u zich voorstellen dat u in die tijd, het tweede jaar van uw bezoeken, dat soort zorgen hebt gehad?

De heer **Liefting**: Ik kan me wel voorstellen ... Ook in die tijd hadden we te maken met planningen die niet nagekomen werden. Als we zien dat iets dat op een bepaald moment geleverd moet worden, niet wordt geleverd -- dat kan van alles zijn -- dan trekken we aan de bel, want we willen er op tijd klaar voor zijn. Als er een memo is geschreven waarin de zorg wordt geuit over de vraag of een planning is gehaald, ga ik ervan uit dat dit in relatie staat tot de activiteiten die we moeten doen.

Mevrouw **Vos**: Het ging onder meer over zorgen over de planning -- het is duidelijk dat er wat vertraging was -- maar er stond meer in. Kunt u zich nog iets herinneren van dat u zich in die tijd zorgen maakte over de risico's met de trein en over de informatie? U hebt goede informatie nodig om uw proces in te richten. Blijkbaar hebt u toen uw zorgen geuit over informatie die niet duidelijk was.

De heer **Liefting**: Ik kan me niet herinneren dat toen er toen knelpunten waren wat de informatie betreft die relevant is voor het onderhoudsproces, dus de documentatie, training en spare parts.

Mevrouw **Vos**: Waren de vertragingen voor u aanleiding om uw verwachtingen over de kwaliteit van de trein bij te stellen?

De heer **Liefting**: Nee, in eerste instantie niet. Persoonlijk dacht ik vaak: als we iets constateren dat tot een aanpassing leidt van hetgeen al gemaakt is, betekent dat extra inspanning in de fabriek, en een extra inspanning in de fabriek zou best weleens kunnen leiden tot het later leveren van een beter

product. Ik zag dus wel een relatie tussen te herstellen geconstateerde afwijkingen en het extra onder druk komen te staan van de planning.

Mevrouw **Vos**: U dacht bij vertragingen: dat betekent dat ze extra hard werken aan een nog beter product?

De heer **Liefting**: Dat in ieder geval de problemen die we hadden gesignaleerd, opgepakt zouden worden, waardoor we die niet meer zouden terugzien.

Mevrouw **Vos**: Dat was uw indruk bij vertragingen. Oké. Ik geef het woord aan collega Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat zegt zo'n slordige afwerkkwaliteit over het kwaliteitsmanagementsysteem van AnsaldoBreda?

De heer **Liefting**: Normaal gesproken zegt het nog niet alles over het totale kwaliteitssysteem als de afwerking van een product onvoldoende goed is, maar het betekent wel dat je, als de theorie van een kwaliteitssysteem goed is, je moet afvragen of de uitwerking in de uitvoering uiteindelijk ook goed is. Iets is pas goed als het eindproduct goed is. Je moet in de keten kijken waar het nog goed is en waar het fout gaat. Daar moet je dan extra actie op ondernemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als de afwerkkwaliteit niet goed is, is dat wel een signaal om de vraag te stellen of het kwaliteitsmanagementsysteem voldoende in de praktijk wordt toegepast?

De heer **Liefting**: Of het integraal voldoende in de praktijk wordt toegepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat ook een aanleiding voor u om scherper te gaan kijken?

De heer **Liefting**: Nee, voor mij niet. Ik was immers voor het onderhoud. Ik moest ervoor zorgen dat de onderhoudsdocumentatie, training, outillage en spare-partvoorziening goed werden geregeld. Daar was ik dus heel scherp op. Het aspect wat u net noemde, lag bij mijn collega die verantwoordelijk was voor de kwaliteit en de techniek.

Mevrouw **Bergkamp**: Als de afwerkkwaliteit onder de maat is, heeft dat dan geen impact op het onderhoud later?

De heer **Liefting**: Als gesignaleerde tekortkomingen niet worden verholpen, kan dat impact hebben, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dan was het voor u toch ook een signaal van "goh, misschien moet ik eens wat kritischer gaan kijken, want misschien krijg ik daar later in het onderhoud last van, in de zin dat het onderhoud intensiever moet worden"?

De heer **Liefting**: Op dat moment was het in ieder geval voor mij van belang dat de aandacht van de mensen van NSFSC die daarover gingen, daarop gefocust was. Ik had de indruk dat hun aandacht erop gefocust was. Immers, wat wij constateerden werd gedeeld en met die informatie zijn de keurders en de projectleider techniek/kwaliteit aan de gang gegaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus voor uzelf vanuit onderhoud was het feit dat de afwerkkwaliteit onder de maat was, geen reden om scherper te worden. U had er vertrouwen in dat er door NSFSC gericht naar gekeken zou worden.

De heer **Liefting**: Dat was op dat moment mijn beeld, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u deelt de opvatting dat het feit dat de afwerkkwaliteit onvoldoende is, later gevolgen kan hebben voor het onderhoud?

De heer **Liefting**: Ja, absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Als een trein wat slordig in elkaar wordt gezet, vormt dat later dan ook een risico voor de veiligheid of de betrouwbaarheid van een trein?

De heer **Liefting**: Afhankelijk van de vraag op welke aspecten de slordigheid zich manifesteert, kan het te maken hebben met louter comfort of ook met bedrijfszekerheid en veiligheid. Wat ik kon zien, het esthetische dus, lag op het gebied van comfort. Dat is meer in de zin van dat je sommige dingen niet verwacht voor een bepaalde prijs. Ik verkeerde op dat moment niet in de veronderstelling -- daarvoor keek ik niet in de fabriek en dat was ook niet mijn rol -- dat gedurende de productieprocessen de inbouw van de systemen en het testen daarvan niet precies volgens de specificaties gebeurden.

Mevrouw **Bergkamp**: Het esthetische, de buitenkant, was voor u geen reden om ook te gaan twijfelen aan de binnenkant, in de zin van "goh, zit dat wel goed in elkaar?".

De heer **Liefting**: Het was voor mij geen reden om er specifiek aandacht aan te geven, anders dan de aandacht die er sowieso al heel intensief was bij de keurders om tijdens de bouw bij het inbouwen en testen van de eerste systemen heel kritisch te zijn. Er zijn controlemomenten en de controles zijn ook uitgevoerd. Je kunt je achteraf hooguit afvragen of dat genoeg was. Je doet een steekproef. Was die te klein? Had die achteraf groter moeten?

Mevrouw **Bergkamp**: Over het werk van wie hebt u het dan, over de certificeerder, de keuringsinstantie Lloyd's Nederland, of over de mensen die vanuit NSFSC bezig waren met de keuringen?

De heer **Liefting**: Als je een trein koopt en je een leverancier hebt -- wij doen zaken met leveranciers die gecertificeerd werken -- heeft die zelf een goed kwaliteitsbeheersingssysteem. De leverancier voert dan zelf goede controles uit, zodat een tekortkoming in een productieproces of in het engineeringproces wordt opgelost. Daarbovenop heb je als kopende partij de

mogelijkheid -- die rol is ingevuld door NSFSC, waarbij men de keurders van Lloyd's heeft gebruikt -- om te toetsen of hieraan wordt voldaan.

Mevrouw **Bergkamp**: In antwoord op mijn vraag of er reden is geweest om te twijfelen aan de kwaliteit van de binnenkant, zei u: misschien is zo'n steekproef onvoldoende. De steekproef van wie?

De heer **Liefting**: De steekproef van de keurders van NSFSC. Ervan uitgaande dat we met de wetenschap van nu hebben geconstateerd dat er veel meer tekortkomingen waren.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben ook met een van die kwaliteitsinspecteurs gesproken. Die zei: ik heb het gezien en ik maakte me zorgen over de afwerkkwaliteit, maar de treinen hebben toch de fabriek verlaten. Dus het was toen ook bekend. U zegt: achteraf, met de kennis van nu. Maar het werd toen ook al gesignaleerd dat dit een groot aandachtspunt was, of eigenlijk een zorg. Hoe zou dat proces dan verbeterd moeten worden?

De heer **Liefting**: Hoe zou dat proces verbeterd kunnen worden? Ik denk dat je de inspanning -- nogmaals, dan heb ik het over het proces van iemand anders -- om de kwaliteit integraal te kunnen borgen, zou moeten afstemmen op de manier waarop een leverancier zich ontwikkelt. Als je er bij steekproeven achter komt dat het goed gaat, kun je je steekproeven in frequentie misschien wat verlagen. Gaat het minder goed, moet je de frequentie misschien verhogen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus eigenlijk een risicogerichte aanpak?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U kwam er zelf achter dat er zorgen waren over de buitenkant, de afwerkkwaliteit. Hebt u uiteindelijk zelf ook gecheckt of daarmee iets is gedaan?

De heer **Liefting**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt het wel gecommuniceerd aan NSFSC, in de verwachting dat die er kritisch naar zou kijken. Hebt u ooit gedacht: ik check even of daarmee iets is gebeurd, want anders krijg ik daar straks last van bij het onderhoud?

De heer **Liefting**: Ik zeg nee, maar het is: ja en nee. Je ziet dingen die je opvallen. De eerste keer waren dat bagagerekken die behoorlijk scheef gemonteerd waren. Ik liep daar met een keurder van NSFSC en wij hadden zoiets van "dit is toch onacceptabel". Daar is toen werk van gemaakt. De keer daarna dat ik door diezelfde fabriek liep, was het wel van een goede kwaliteit. Ik had niet de rol -- ik heb dat ook niet gedaan -- om te toetsen wat er met mijn punten werd gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: De aanpak is dan wel heel erg gericht op vertrouwen, vertrouwen, vertrouwen.

De heer **Liefting**: Nee, de aanpak is gericht op een rolverdeling waarin ik verantwoordelijk was voor het werk dat ik vanuit het project moest verzorgen. Dat moest ik goed doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijnheer Liefting, u bent daar, u hebt zorgen over de afwerkqualiteit, u weet dat dat ook gevolgen kan hebben voor het onderhoud later en u geeft dat ook door. Maar in het proces checkt u niet zelf of het ook is opgelost? U krijgt er later last van als het niet geregeld is. Later wordt ook vastgesteld dat de onderhoudskosten hoger zijn dan verwacht.

De heer **Liefting**: De check voor ons was de status waarin het materieel uiteindelijk is overgenomen. In de beginfase was mijn verwachting: alles wat je constateert en noteert, wordt meegenomen en ofwel direct verholpen ofwel later in de tijd, als daarover afspraken te maken zijn. Aan dat proces hield ik me vast.

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik dan zeggen dat u het vertrouwen had dat anderen het zouden oppakken en dat u het zelf niet hebt gecontroleerd?

De heer **Liefting**: Ik heb het gecontroleerd op het moment waarop de trein is overgedragen, om te weten met wat voor trein ik van doen had.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is een mooi bruggetje naar het volgende onderwerp, namelijk het voortijdig overnemen van de treinen. In mei 2012 zijn treinen voortijdig overgenomen. In verschillende verhoren hebben we daar al aandacht aan besteed. Ik heb het dan over de APTO-constructie, anticipated preliminary take-over. Dat wil zeggen dat je treinen voortijdig overneemt. Maar die treinen voldoen nog niet aan de koopovereenkomst. Er is een lijst van openstaande punten en de treinen zijn nog niet toegelaten. We begrepen van de heer De Leeuw, de projectleider, dat die lijst lang was. Er waren veel openstaande punten. Wetende dat er een lange lijst van openstaande punten was, is er toch voor gekozen om de treinen voortijdig over te nemen. Waarom is daarvoor gekozen?

De heer **Liefting**: Waarom daarvoor gekozen is? Dan moet u niet bij mij zijn. Mij is wel gevraagd: kunnen we als onderhouder deze trein, in deze status, onderhouden? Ik heb wel inzicht gekregen in de status van de over te dragen trein en ik heb dus ook kunnen checken of veiligheidsrelevante zaken als tekortkoming gesignaleerd waren. Als onderhouder wil je immers geen trein hebben waarvan je bij voorbaat weet dat je daarmee een veiligheidsrisico loopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Zei u bij dat proces van voortijdig overnemen "verdikkeme, ik zie dezelfde afwerkproblemen die ik al vaststelde toen ik een glimp kreeg van de trein", even los van veiligheid?

De heer **Liefting**: Nee, het gros van de afwerkproblemen -- dan hebben we het over de esthetische punten -- was opgelost. De grootste problemen die daarna zijn ontstaan, waren technische problemen in de systemen. Die manifesteerden zich in storingen die invloed hadden op de bedrijfszekerheid.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is iets anders dan wat de projectleider tijdens zijn verhoor heeft gezegd. Hij zei dat er een lange lijst van openstaande punten was die betrekking hadden op de afwerkkwaliteit, het esthetische. Dat hebt u zelf niet gesignaleerd?

De heer **Liefting**: Er is een verschil tussen geen afwerkpunten meer en veel afwerkpunten. Mijn focus bij de overname ...

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, mijn vraag was als volgt. Toen andere mensen bezig waren om de treinen voortijdig over te nemen, bent u bij dat proces betrokken geweest, zegt u zelf. Hebt u toen ook de problemen gezien die u destijds zag in de fabriek, de problemen met de afwerkkwaliteit? U zei net in uw antwoord dat het technische dingen waren, maar mijn vraag aan u is of u ook geen problemen met de afwerkkwaliteit zag.

De heer **Liefting**: Wat ik vooral getoetst heb ...

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, wat zag u?

De heer **Liefting**: Ik zag een lijst met een diversiteit aan punten die nog moesten worden afgewerkt. Daar zaten esthetische punten in, maar ook technische problemen waarover was afgesproken dat die een veilige inzet sowieso ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Liefting, u geeft geen antwoord op mijn vraag.

De heer **Liefting**: Ik probeer een antwoord te geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga de vraag even anders stellen. Toen u bezig was met dat proces van voortijdig overnemen van de treinen -- u was daarbij betrokken -- hebt u toen ook problemen gezien met de afwerkkwaliteit, dingen die u destijds in de fabriek hebt gesignaleerd, zoals eerder in dit verhoor naar boven kwam?

De heer **Liefting**: Nee, niet als dingen die me zijn bij gebleven en waarvan ik dacht: dat zit er nu nog in!

Mevrouw **Bergkamp**: U zag geen problemen met de afwerkkwaliteit? Openstaande punten met betrekking tot de afwerkkwaliteit zaten er niet bij?

De heer **Liefting**: Volgens mij zaten er ... Ik ken de lijst niet uit mijn hoofd, maar er zullen vast en zeker punten op hebben gestaan die met afwerkkwaliteit te maken hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch wel?

De heer **Liefting**: Ja, maar het is net als bij het kopen van een huis. Je krijgt de sleutel, loopt door het huis en constateert nog een aantal punten. Je maakt daarover afspraken. Zijn ze acceptabel genoeg voor een sleuteloeverdracht? Je maakt een afspraak over de vraag wanneer die punten opgelost worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat snap ik ...

De heer **Liefting**: Dat was mijn gevoel bij de punten die op de lijst stonden met betrekking tot de afwerkkwaliteit. Ik was op dat moment vooral gefocust op de vraag of er technische problemen waren met die trein waarvoor we geen alternatief voorhanden hadden. Als onderhouder kon ik dan in ieder geval altijd garanderen dat de extra inspanning ... Dat kon ik wel aan de lijst zien, ik kon zien dat er extra inspanning nodig was om die trein rijdend te houden. In een eerder verhoor is ook al gezegd dat we er rekening mee hielden dat we voor elke trein die werd ingezet, een trein achter de hand moesten hebben ...

Mevrouw **Bergkamp**: Daar gaan we straks nog uitgebreider op in. U hebt die lijst van al die openstaande punten gewoon gezien. Mijn vraag was ...

De heer **Liefting**: Bij de overdracht heb ik die lijst gezien en ...

Mevrouw **Bergkamp**: Daarom verbaast het me dat u niet weet ... Ik vroeg een paar keer of daar ook punten over de afwerkkwaliteit op stonden. U gaf twee keer aan: nee. Uiteindelijk zegt u: er kunnen ook punten op staan die te maken hebben met de afwerkkwaliteit.

De heer **Liefting**: Ja, natuurlijk. Maar als er bijvoorbeeld een kras op een kunststof plaat zit, is dat een punt dat esthetisch is en dat als afwerkpunt gewoon wordt nagewerkt. Ik kan me niet voorstellen dat dit ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u weet dat ook niet meer? U zegt "ik kan het me niet voorstellen", maar u hebt die lijsten van opstaande punten gewoon gezien.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt "ik kan me niet voorstellen dat", maar u hebt het gewoon gezien, u kunt deze vraag gewoon feitelijk beantwoorden. Stonden er op die lijsten problemen met de afwerkkwaliteit?

De heer **Liefting**: Wat ik net al zei: ja, er stonden ook punten op die betrekking hadden op de afwerkkwaliteit.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was even zoeken, maar uiteindelijk ...

De heer **Liefting**: Ja, ik denk dat we elkaar niet helemaal begrepen.

Mevrouw **Bergkamp**: Blijkbaar. Daarom is het goed om af en toe een vraag te herhalen, dat geeft helemaal niks.

In december 2011 waren er twee loan-and-usetreinen. Die treinen werden geleend. Er ontstonden al wat technische problemen: problemen met de beveiliging, het ERTMS, met de remmen, met de tractie, met de aandrijving,

met de deuren. De treinen werden voortijdig overgenomen en toen kwamen diezelfde problemen weer naar boven. Baarde u dat zorgen?

De heer **Liefting**: De problemen die u net noemde, waren mij bekend. Voor mij was vooral van belang of ze goed waren geadresseerd. Met "goed geadresseerd" bedoel ik: zijn de goede acties in gang gezet zodat de leverancier zijn verantwoordelijkheid neemt om die storingen structureel te verhelpen? En: als we een trein overnemen, is er dan een methode waardoor we, als een probleem zich manifesteert, de trein toch kunnen herstellen? Soms kunnen we een probleem voorkomen door extra inspanningen op het gebied van inspecties. Heel praktisch betekent dat dat we er rekening mee houden dat de trein niet eens in de drie dagen een werkplaats binnenkomt voor inspectie, maar misschien wel elke dag. Dan moeten we ons wel inrichten op extra logistieke bewegingen. Veel belangrijker is het volgende. Stel dat die storingen zich manifesteren en je afhankelijk bent van de leverancier, en op dat moment ben je dat ook. Een trein kun je zien als een auto. Het standaardonderhoud doet NedTrain. Dus voor alles wat voorgeschreven is en wat je mag verwachten, was NedTrain klaar. Maar als zich een storing manifesteerde in een trein, was je afhankelijk van de garantieorganisatie van AnsaldoBreda die in Amsterdam aanwezig was. Die moest in voldoende mate aanwezig zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. U erkent dat er een aantal technische problemen waren. Eigenlijk waren die er al vanaf december 2011. De treinen werden voortijdig overgenomen, wetende dat deze problemen bestonden. U vond het belangrijk dat ze geadresseerd waren en dat er een aanpak was om ze op te lossen.

De heer **Liefting**: Ja, dat vond ik heel belangrijk, vooral omdat ...

Mevrouw **Bergkamp**: En u had er ook vertrouwen in dat AnsaldoBreda die problemen snel zou oplossen. Je kunt bij voortijdig overnemen ook zeggen: hé, deze problemen zijn nog niet opgelost, dus die treinen gaan we in ieder geval niet voortijdig overnemen.

De heer **Liefting**: Ik had er vertrouwen in dat AnsaldoBreda de capaciteiten moest hebben om die structurele problemen op te lossen. Ik had er ook begrip voor dat een structurele aanpassing aan een trein betekent dat de wijziging ook weer toelatingsplichtig is. Je moet voor elke wijziging een goed onderbouwd dossier aanleveren bij de toezichthouder om die wijziging door te mogen voeren. Dus je hebt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u had er begrip voor dat het nog niet was opgelost?

De heer **Liefting**: Nee, ik heb er begrip voor dat het doorlooptijd kost. Om die doorlooptijd te overbruggen keek ik naar de alternatieven die ik vanuit onderhoud en garantieherstel, om het zo te noemen, kon invullen.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. U had er begrip voor dat sommige dingen gewoon ook tijd kosten.

De heer **Liefting**: Dat betekent wel dat ik er een verwachting aan koppelde dat er ook wat mee gebeurde.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat is de andere kant. Kwam zo'n constructie van voortijdig overnemen voort uit het feit dat er gewoon gereden moest worden met die treinen en er een deadline was, namelijk vanaf september 2012 rijden naar Rotterdam en vanaf december naar Brussel?

De heer **Liefting**: Dat zal er absoluut mee te maken hebben. Als je geen tijdsdruk hebt, accepteer je iets pas als het 100% is.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het feit dat iets is geaccepteerd dat nog niet voldeed, nog niet 100%, heeft te maken met het gegeven dat er gereden moest worden en er een deadline was? Anders zou je treinen niet op deze manier voortijdig overnemen, zegt u.

De heer **Liefting**: Ja. Ik wil vanuit de onderhoudsrol wel de nuance aanbrengen: niet ten koste van alles. We hebben veiligheid immers gewoon hartstikke hoog in het vaandel staan, het hoogst. Ik toets altijd wel: zijn er tekortkomingen die invloed kunnen hebben op een veilige inzet van deze trein?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat hebt u een paar keer gezegd.

De heer **Liefting**: Ik vind het ook heel belangrijk om dat te herhalen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat kan ik me goed voorstellen, maar ik neem aan dat u het ook belangrijk vindt dat er een betrouwbare dienst is voor de reizigers, dat er minder uitval is en dat dat ook wordt meegenomen.

De heer **Liefting**: Ja, absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment werden de treinen voortijdig overgenomen. Toen ging ook de garantieperiode lopen. Wat was de houding van AnsaldoBreda? Veranderde die, werd men actiever of juist niet?

De heer **Liefting**: De houding die ik van AnsaldoBreda ervaren heb -- ik heb vijf jaar lang Italianen van de garantieorganisatie om me heen gehad -- was dat de mensen die in Amsterdam waren, van goede wil waren. Alleen, voor structurele verbeteringen waren ze afhankelijk van de engineeringafdeling in Pistoia. Je kunt het vergelijken met dweilen. De dweilen waren in Amsterdam, maar de loodgieters zaten in Italië. Om te voorkomen dat je op een gegeven moment onbeperkt moet dweilen in Amsterdam, moet je ervoor zorgen dat de loodgieter in Italië zijn werk doet. Van de mensen in Amsterdam heb ik altijd veel medewerking gezien. Zij gingen voor hetzelfde doel, zij hadden er ook belang bij dat het een proces een succes werd. Ik moest ze wel aansporen om er ook op het juiste moment en in de juiste aantallen te zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was wel lastig, zegt u.

De heer **Liefting**: Laat ik het zo zeggen ... Misschien was het ook wel mijn rol, namelijk erop toezien dat alle randvoorwaarden werden ingevuld, dus ook dat AnsaldoBreda haar verantwoordelijkheid nam. Ik heb bijvoorbeeld ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar werd die verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda of de aanpak anders toen de treinen voortijdig waren overgenomen en de garantieperiode dus begon te lopen? Dat was mijn vraag.

De heer **Liefting**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: De houding veranderde niet?

De heer **Liefting**: Nee, de houding veranderde in die zin niet dat ze wisten dat ze hartstikke verantwoordelijk waren voor het uitvoeren van de garantieherstellingen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het was wel complex, zegt u, want de dweil was in Amsterdam en de loodgieter zat in Italië.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt me lastig om dat te overbruggen.

De heer **Liefting**: Als de structurele verbetering op zich laat wachten, betekent dat dat je in sommige gevallen extra crew in moet vliegen in Amsterdam om aan de garantieverwachtingen te kunnen blijven voldoen. Ik kon het me niet permitteren -- het zou me ook niet gebeuren -- dat de treinen zouden stilstaan omdat de Italianen met vakantie waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ooit gedacht: dit is dweilen met de kraan open? Mensen verwachten dit ...

De heer **Liefting**: Dat is een te verwachten uitspraak van u. Ik heb dat inderdaad weleens gedacht, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is een overleg geweest tussen HSA en NedTrain in juni 2012. In dat overleg wordt eigenlijk getwijfeld om nog meer treinen over te nemen. Maar uiteindelijk wordt besloten om het proces toch voort te zetten, dus om meer treinen voortijdig over te nemen. Vond u dat verstandig?

De heer **Liefting**: Mij is in ieder geval gevraagd of wij de treinen in de status waarin ze verkeerden, konden behappen als onderhoudsorganisatie. Ik heb daarvan analyses gemaakt. Ik had een bepaald aantal treinen die ik op een bepaalde manier kon onderhouden, wetende dat het twee keer zo veel inspanning vroeg, twee of drie keer zo veel putspoorcapaciteit, een veel grotere belasting van de logistieke processen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was uw antwoord toen de vraag kwam "kunt u het aan"?

De heer **Liefting**: "Ja."

Mevrouw **Bergkamp**: Vond u het een verstandig besluit? We hadden het net even over dweilen met de kraan open. Vervolgens neem je nog meer treinen voortijdig over.

De heer **Liefting**: Ik vond het op dat moment een verstandig besluit, ja. Voor zover ik kon overzien ...

Mevrouw **Bergkamp**: En als het nu de aannemer zou zijn geweest van een huis, zou u dan verder zijn gegaan met het proces, had u dan nog meer zaken gedaan?

De heer **Liefting**: Ik begrijp niet helemaal wat u bedoelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wilde even inspelen op het voorbeeld van een huis dat u zelf gaf. Je hebt zulke ervaringen met een fabrikant -- het is lastig om problemen op te lossen -- maar toch ga je nog meer verplichtingen aan, want je gaat nog meer treinen overnemen. Is dat dan verstandig?

De heer **Liefting**: Ik denk dat het verstandig was voor het aantal treinen waarvoor we het gedaan hebben, in de tijdsgeest en met de wetenschap van het aantal treinen dat we nodig hadden in december. Die moet je wel voor die tijd hebben. Ik heb vooral gekeken of we die extra inspanning die nodig was om die treinen rijdend te houden of elke keer na een defect weer beschikbaar te stellen, aan konden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijnheer Liefting, u zegt in feite: we konden niet anders, want er moest gereden worden; in die zin was het verstandig, want anders hadden we geen treinen gehad om te rijden. Mijn vraag aan u was: was het verstandig om treinen over te nemen die nog niet klaar zijn, treinen waarmee problemen zijn en waarvan u zegt: de samenwerking met AnsaldoBreda was heel complex? Is het dan verstandig om nog meer treinen over te nemen?

De heer **Liefting**: Als er geen tijdsdruk is, is het niet verstandig. Dan is die noodzaak er ook niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als er geen tijdsdruk zou zijn geweest, zou u het eigenlijk niet verstandig hebben gevonden om nog meer treinen over te nemen?

De heer **Liefting**: Ik zou zeker wel een paar treinen hebben overgenomen, want je doet ontzettend veel ervaring op met een trein als je ermee kunt rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar waarschijnlijk minder trein dan op dat moment gebeurde.

De heer **Liefting**: Dan had we er niet negen overgenomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Nog even over dat dweilen met de kraan open en de overname. Vindt u dat de trein te vroeg uit de fabriek is gekomen?

De heer **Liefting**: Nou ... Als je een 100% goede trein wilt hebben, had je hem met minder tekortkomingen overgenomen. Dan is hij te vroeg de fabriek uitgegaan. Maar ...

Mevrouw **Vos**: U zegt: de tijdsdruk rechtvaardigt dat hij in deze status uit de fabriek is gekomen.

De heer **Liefting**: De tekortkomingen dieesignaleerd werden, waren afhankelijk van structurele verbeteringen. De tekortkomingen die ook in Amsterdam verholpen konden worden, waren in ieder geval voor NSFSC aanleiding om te accepteren dat de trein met die tekortkomingen naar Amsterdam kwam. Voor mij gold binnen dat proces vooral het moment waarop de trein werd overgedragen aan NS, zodat ik wist ik welke status ik hem in onderhoud moest doen. Daar had ik zicht op. Dat kon ik ook georganiseerd krijgen.

Mevrouw **Vos**: U kreeg steeds meer zicht. Als we even de analogie van een kinderfiets gebruiken: zou je, als je een kinderfiets koopt en deze tekortkomingen ziet, ook de tweede en de derde kopen?

De heer **Liefting**: Idealiter niet.

Mevrouw **Vos**: Idealiter niet. Dus de tijdsdruk heeft wel druk gezet op een proces dat idealiter niet ...

De heer **Liefting**: Volgens mij ben ik daar heel duidelijk in geweest. Als de tijdsdruk er niet zou zijn, accepteer je iets pas als het 100% goed is, want dat

heb je contractueel afgesproken. Nu is er iets door NSFSC geaccepteerd. Er zijn afspraken gemaakt over de manier waarop de trein in de verwachte contractuele status zou worden gebracht. Het werk dat er in de tussenliggende periode extra aan gedaan moest worden, heb ik geanalyseerd. Als onderhouder konden we dat bemannen.

Mevrouw **Vos**: Die inschatting hebt u gemaakt. U zei het net al: toen de treinen in Nederland kwamen, leerde u ze pas echt kennen. Wat viel u toen op?

De heer **Liefting**: Wat ons vrij snel opviel, was dat dezelfde problemen bij meerdere treinen terugkwamen. Dan hebben we het over structurele problemen.

Mevrouw **Vos**: Bijvoorbeeld?

De heer **Liefting**: Problemen die u zelf al een aantal keren hebt genoemd. Dat was wel de rode draad. Het was niet zo dat er bij de overdracht van nieuwe treinen erg veel nieuwe punten bij kwamen. Het waren vrij veel punten, die steeds bij alle treinen terugkwamen.

Mevrouw **Vos**: Dat leerde u eigenlijk pas kennen toen u de treinen in de Watergraafsmeer had. Had u dat nog verwacht?

De heer **Liefting**: Op dat moment had ik het verwacht. Het eerste beeld kwam redelijk overeen met de ervaringen die HSA opdeed in de loan-and-useperiode, waarin machinisten van HSA hun informatie, de problemen waartegen ze waren aangelopen, ook deelden met NedTrain. Daardoor kregen we een veel inhoudelijker inzicht in wat er werkelijk aan de hand was.

Mevrouw **Vos**: Juist doordat de machinisten input en feedback gaven, kreeg u echt een goed beeld van wat voor extra werk het met zich mee zou brengen om deze treinen goed te kunnen onderhouden.

De heer **Liefting**: Sorry, ik was even afgeleid.

Mevrouw **Vos**: Mijn zin is te lang.

De heer **Liefting**: Nee, ik had eigenlijk trek in een slok water.

Mevrouw **Vos**: Dat moet u zeker doen, dat is een heel goed idee.

De treinen staan in Nederland. U krijgt nu, ook door de feedback van de machinisten, een goed beeld van die treinen en hoeveel tijd het u extra kost om ze te onderhouden.

De heer **Liefting**: Je krijgt inzicht in de storingen. Je krijgt ook inzicht in de impact van zo'n storing en wat je eraan kunt doen om het ongemak tijdens de rijdende dienst te minimaliseren.

Mevrouw **Vos**: Had je dat inzicht ook van tevoren kunnen krijgen, dus toen de treinen nog in Italië stonden? Of is dat een inzicht dat je alleen maar kunt krijgen als ze daar staan?

De heer **Liefting**: Nee, dat krijg je door hem in te zetten en te gebruiken. Het is een beetje hinken op twee gedachtes. Ook bij niet afnemen omdat hij nog niet 100% is, is het een utopie om te denken dat je een trein krijgt die ineens 100% is. Een trein is 200 meter techniek. Dat betekent dat er altijd dingen naar boven komen die je pas ziet op het moment dat je met die trein gaat rijden.

Mevrouw **Vos**: Is dat met alle treinen zo?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: En met deze trein iets meer dan met de andere?

De heer **Liefting**: Bij deze trein vond ik vooral dat het heel lang duurde -- sterker nog, we hebben het zelfs niet eens meegemaakt -- voordat de

geconstateerde structurele problemen werden verholpen. Daar zit het grote verschil.

Mevrouw **Vos**: Die loodgieters uit Italië die uiteindelijk niet kwamen.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: In september 2012 ging de Fyra rijden tussen Amsterdam en Rotterdam. Hoe presteerden de treinen toen?

De heer **Liefting**: Ze presteerden conform verwachting. Dat klinkt misschien gek, maar mijn verwachting als onderhouder was: ik moet minstens één trein achter de hand hebben voor het geval er een storing is aan de ingezette trein. Dan moet u niet denken dat een storing meteen betekent dat de reiziger veel ongemak ervaart en vertraging oploopt of dat de trein uitvalt, maar het kan zijn dat een deur buiten dienst gezet moet worden omdat het deursysteem niet goed werkt. Als ik het risico loop dat twee deuren naast elkaar uit dienst genomen moeten worden, is de afspraak met de vervoerder dat die trein uit de dienst genomen moet worden. Voor mij is dat soort storingen al aanleiding om te zeggen: laat de trein met de defecte deur in Amsterdam meteen doorrijden naar de Watergraafsmeer, dan zorgen we ervoor dat er weer een goede trein beschikbaar staat in Amsterdam, zodat we de dienstregeling kunnen vervolgen. Dat is twee keer zoveel werk als je normaal gesproken mag verwachten. Daar waren we op ingericht, maar het was wel werken.

Mevrouw **Vos**: U zei: conform mijn verwachting. Uw verwachting was gewoon laag.

De heer **Liefting**: Mijn verwachting was bijgesteld op basis van wat ik kon voorzien, ja. Die was absoluut lager dan wat je uiteindelijk hoopt.

Mevrouw **Vos**: Zo redeneer ik ook altijd, dan valt alles mee. Maar de verwachtingen waren dus lager dan bij een andere trein. Omdat het volgens die verwachting ging vanaf september, kon u het redelijk aan.

De heer **Liefting**: Ja. Laat ik zo zeggen, het zou voor ons als onderhouder een serieus probleem zijn geweest als we niet wisten dat er twee keer zoveel werk was aan die treinen. Dan hadden we ons er niet op kunnen inrichten en hadden we chaos gekregen.

Mevrouw **Vos**: U had veel capaciteit beschikbaar. Wat hebt u gedaan om de prestaties van de treinen te verbeteren?

De heer **Liefting**: Wat we vooral gedaan hebben om de prestaties te verbeteren ... Dan praat ik al over december en ik weet niet of u daarop doelt. Bij het uitblijven van structurele verbetercapaciteit in Italië hebben we op initiatief van HSA en NedTrain eigen engineeringteams geformeerd van specialisten van NedTrain, externe specialisten en operatorspecialisten op het gebied van de betreffende systemen waar de grootste verstoorde zaten. Wij noemden dat de "bedrijfszekerheidsteams". Zo konden we zo veel mogelijk data verzamelen, het liefst samen met AnsaldoBreda, om zo het proces van structurele verbetering op gang te krijgen. Want het duurde en het duurde maar.

Mevrouw **Vos**: Ik ben wel benieuwd wat AnsaldoBreda dan deed om die betrouwbaarheidsproblemen op te lossen.

De heer **Liefting**: Daar waren wij ook zo benieuwd naar en elke keer moesten wij het doen met een toezegging.

Mevrouw **Vos**: Ze deden dus niks. Zegt u dat?

De heer **Liefting**: Dat weet ik niet. Ik zag geen resultaat, dát weet ik.

Mevrouw **Vos**: U hebt geen resultaat gezien. Hoe beoordeelt u dan de inzet van AnsaldoBreda in die periode?

De heer **Liefting**: Volgens mij heb ik dat net al een keertje mogen noemen. Er is een verschil in inzet in de vorm van loyaliteit, ervoor willen werken en ervoor werken om het een succes te maken. Niemand van de Italianen die ik in Amsterdam om me heen had, was erbij gebaat dat het project geen succes zou worden. Het waren allemaal mensen die vreselijk gedreven waren en die gelukkig ook kundig waren.

Mevrouw **Vos**: Die dweilploeg?

De heer **Liefting**: Die dweilploeg, ja. Ze hadden alleen wel de beperking dat ze de storing moesten verhelpen, maar niet structureel konden verbeteren.

Mevrouw **Vos**: Het waren dus allemaal beloftes van AnsaldoBreda in Italië waarvan u het resultaat niet zag.

De heer **Liefting**: In elk geval onvoldoende in een aantal gevallen. Natuurlijk werden er verbeteringsvoorstellen doorgevoerd, maar die leidden nog niet tot het gewenste resultaat. Je hebt te maken met software. Er komt een softwarerelease en daarbij wordt van alles beloofd. Je hoopt dat het uitkomt, en de praktijk is dat een deel uitkomt en dat je een ander deel doorschuift naar een volgende release. Je bent wel continu bezig om scherp te zijn. Je probeert voortgang te boeken. Ik moet zeggen dat de druk van NSFSC op AnsaldoBreda extreem hoog was, alleen hebben we het niet in beweging gekregen. Althans, ik heb het resultaat daarvan niet bespeurd.

Mevrouw **Vos**: U bent daar dus vijftien keer geweest of bijna twintig keer. Hadden de kwaliteitsinspecteurs de problemen moeten zien waar u tegen aanloopt als u eindelijk met de treinen gaat rijden, dus een ander type problemen dan de afwerkproblemen?

De heer **Liefting**: Die problemen manifesteren zich vooral als een trein in Nederland is. Tijdens het testen in Nederland en België -- dat moet op het conventionele en het hogesnelheidsnet plaatsvinden -- kwamen ze ook naar boven. Daar had veel meer energie ingestoken moeten worden door AnsaldoBreda om de verbeteringen ook te bewerkstelligen. De testen voordat je een trein afneemt ... Dit zie je niet in de fabriek. Dit zie je niet bij hoogspanningstesten zoals ze die in Italië in de fabriek ook hebben gedaan. Dit zie je vooral als je met een trein rijdt, op de desbetreffende infra. Daar vooral moet je bijsturen. We hebben, toen we die bedrijfszekerheidsteams hadden, verzocht om niet alleen onze engineers data te laten verzamelen maar om ook de engineers in Italië, de loodgieters, veel vaker naar Nederland te halen.

Mevrouw **Vos**: Is dat nog gelukt?

De heer **Liefting**: Ik geloof wel dat in december de eerste loodgieters kwamen.

Mevrouw **Vos**: Weet u nog of zij daadwerkelijk wat hebben gedaan aan die trein?

De heer **Liefting**: Ze zijn in dat onderzoekstraject meegenomen. Wanneer was dat precies, zult u vragen. Dat zal waarschijnlijk tweede helft december en januari geweest zijn. Het nadeel is natuurlijk dat er van alles en nog wat is gebeurd, waardoor het op een gegeven moment een heel andere wending kreeg.

Mevrouw **Vos**: Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: In december 2012 wordt van start gegaan met het traject Amsterdam-Brussel. Op dat moment waren er zeven treinen beschikbaar, maar konden er maar drie treinen tegelijkertijd worden ingezet. Hoe komt dat?

De heer **Liefting**: Volgens mij heb ik dat net al een paar keer gemeld. Dat is de relatie tussen de status van de trein en de extra activiteiten die nodig zijn om ervoor te zorgen dat een trein die eenmaal in de dienst rijdt, ook blijft rijden. Als een trein defect gaat, moet je zorgen voor een "warme reserve"; die kreet heb ik gisteren ook een paar keer gehoord. In ieder geval moet je zorgen voor een reserve die klaarstaat om direct te worden ingezet. Dat maakte dat we op elke inzetbare trein altijd één trein achter de hand hielden om zo veel mogelijk een betrouwbare dienstregeling te rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: U vertelt het heel zorgvuldig, dat is heel prettig. Is het gebruikelijk om zo veel treinen achter de hand te houden? Had dat te maken met de betrouwbaarheid van het materieel?

De heer **Liefting**: Een-op-een, dus één reserve per inzetbare trein, is niet gebruikelijk, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had dus ook sterk te maken met de grenzen van uw organisatie, van wat u zelf kon handlen?

De heer **Liefting**: Als wij werkzaamheden uitvoeren, wil ik dat wij daar ook voor kunnen staan. Als het aantal extra handelingen ... Dat geldt niet alleen voor de onderhouder, maar ook voor de operator. We noemen dat "workarounds". Je kunt een trein veilig inzetten, maar je moet bij de bediening wel rekening houden met bepaalde meldingen. Die moet je op een andere manier interpreteren en als onderhouder moet je extra handelingen verrichten. Dat moet je niet tot in lengte van jaren moeten doen en dat moet je ook niet voor negentien treinen willen doen, want dan loop je gewoon risico's dat het zo vaak gebeurt dat hierdoor fouten worden gemaakt. Dat wil ik voorkomen. Daarom bewaakte ik "welke workload kunnen we op zo'n manier aan dat we nog kunnen verantwoorden dat we het goed doen?".

Mevrouw **Bergkamp**: Dat er drie treinen werden ingezet, had ermee te maken dat u het net aankon?

De heer **Liefting**: Dat betekende dat we in de periode waarin dat gebeurde veel van de werkplaatscapaciteit nodig hadden om die zes à zeven treinen elke keer weer te onderhouden en te laten herstellen. Al die herstellingen waar AnsaldoBreda voor nodig was en al die putspoorcapaciteit die daarvoor nodig was ... Volgens mij bestond 80% van de operatie eruit om drie treinen rijdend te houden.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben ook gekeken naar de prestaties van de Fyra. Het lijkt mij dat NedTrain een topprestatie heeft moeten leveren om alle ballen in de lucht te houden. Een dubbele bezetting was noodzakelijk. Voor elke trein die reed, was er een in reparatie. Een maximale inspanning van het onderhoudsbedrijf. Na iedere rit werd het treinstel vervangen. Het was een onevenredige inspanning om van die zeven treinen er drie inzetbaar te houden. Wij kregen de indruk dat er bij NedTrain met man en macht aan werd gewerkt om een uitgeklede dienst zo goed mogelijk in stand te houden.

De heer **Liefting**: Dat is ook mijn ervaring. Er is met man en macht gewerkt om het binnen de kaders van de beperkte dienstregeling tot een succes te maken. We wisten dat het een zware dobber was om dat te realiseren, maar iedereen stond wel in het standje "we gaan ervoor". Dus ja, dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het vanuit het oogpunt van betrouwbaarheid verantwoord om in december van start te gaan? We hebben gisteren gesproken met de heer Oosthoek, de bedenker van het integrale proefbedrijf, een generale repetitie zonder reizigers. Hij zei: het was een beetje kiezen tussen geen dienst of een onbetrouwbare dienst.

De heer **Liefting**: Als u mij vraagt of het verstandig was: het was niet aan mij om te bepalen of het verstandig was. Voor mij was het een gegeven: we beginnen in december. Ik richt me dan op de vraag wat ik moet regelen om het in december te laten slagen.

Mevrouw **Bergkamp**: U had op dat moment zorgen over de betrouwbaarheid, of de dienst betrouwbaar zou kunnen worden uitgevoerd?

De heer **Liefting**: Ik had de verwachting, met de randvoorwaarden die we daarvoor hadden ingevuld, met heel veel extra herstelcapaciteit van AnsaldoBreda -- ze waren bijna 7 x 24 uur aanwezig, in veel groteren getale als daarvoor -- en met de prioriteitstelling aan de werkzaamheden, dat we in staat waren om dat te kunnen doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was uw verwachting, dat er een betrouwbare dienst kon worden gereden?

De heer **Liefting**: Het hangt er natuurlijk van af wanneer iets betrouwbaar genoeg is. Mijn verwachting was dat we tot een redelijk betrouwbare dienstregeling van rond 80% in staat zouden moeten zijn, met de tien slagen die we met drie treinstellen zouden moeten doen, waar ik er zes of zeven beschikbaar voor moest hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Gisteren hebben we met de heer Oosthoek gesproken over de ingebruiknameadviezen. Die waren u ook bekend. De conclusie was dat er geen progressie in zat, dat men eigenlijk nog minder wist. Er zijn verschillende adviezen gegeven. Eigenlijk kon er geen voorspelling worden gedaan met betrekking tot de exploitatie, de dienstregeling. Toch was uw verwachting, zo zegt u: als we met man en macht gaan werken, gaat het lukken om een betrouwbare dienstregeling te krijgen. Waar was dat vertrouwen dan op gebaseerd?

De heer **Liefting**: Het vertrouwen dat ik had, betreft wat aan mij, aan NedTrain, gevraagd werd om te mobiliseren. Dus: bent u in staat om drie treinen beschikbaar te hebben voor de dienstregeling en ook om voor elke trein minimaal één warme reserve achter de hand te hebben? Ik ben vooral gaan kijken naar de vraag of ik dat kon invullen. Dat was ook de boodschap aan de vervoerder, die vervolgens een afweging maakt en die met veel meer elementen te maken had. Ik heb geen oordeel over die andere elementen, want daar heb ik geen kijk op.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar je doet het uiteindelijk toch ook voor de reiziger?

De heer **Liefting**: Natuurlijk. De bijdrage van NedTrain was dan ook: zijn wij in staat om met de prioriteitstelling, de logistieke processen en de inspanning aan de kant van zowel AnsaldoBreda als NedTrain zeven treinen in onderhoud te nemen waarvan er steeds drie inzetbaar zijn voor de dienstregeling, met een betrouwbaarheid van rond 80%? Onze inschatting daarvan was: ja, dat deel van de keuze denken wij te kunnen hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: U dacht: als we met man en macht werken, gaat het vanuit onderhoud lukken, die drie treinen. U hebt geen opvatting over de vraag of dat ook zou leiden tot een betrouwbare dienst. U zegt dat dat een andere verantwoordelijkheid is, namelijk die van de uitvoerder.

De heer **Liefting**: Laat ik het anders zeggen. Een betrouwbare dienst wordt bepaald door meerdere elementen. Een daarvan is dat de trein niet faalt. Er kunnen allerlei verstoringen zijn waardoor de reiziger wordt geconfronteerd met vertraging of uitval. Materieel is een belangrijke verstoring die daarop invloed kan hebben. Ik kan als onderhouder alleen iets melden over de manier waarop we dat kunnen sturen of bijsturen. Dat heb ik geprobeerd uit te leggen.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Oosthoek zei dat hij voorafgaand aan de start een korte nacht heeft gehad en dat hij dacht: oh, als dat maar gaat lukken! Hoe was uw nacht?

De heer **Liefting**: Ik had wel vaker een korte nacht door die trein.

Mevrouw **Bergkamp**: En speciaal voor aanvang?

De heer **Liefting**: Natuurlijk. We waren allemaal gebrand op het tot een succes maken. Iedereen was erop gebrand om er meer dan 100% inzet in te steken. Bij mij was dat ook zo, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ook zorgen: als het maar goed gaat?

De heer **Liefting**: Ik moet zeggen dat ik er met een redelijk goed gevoel inging, omdat we naar mijn mening klaar waren voor datgene dat we hadden beloofd.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik merk dat u in de antwoorden steeds spreekt over de verantwoordelijkheid van NedTrain, en dat begrijp ik ...

De heer **Liefting**: Maar dat was mijn rol binnen het project. U vroeg naar mijn ervaring ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat begrijp ik, maar ik denk dat je uiteindelijk met elkaar, welke partij dan ook, wel een betrouwbare dienst wilt hebben. U zegt: ik ging voor de opdracht die ik kreeg en daar hebben we echt met man en macht aan gewerkt. Ik vraag u soms ook even buiten uw eigen kader te denken. De heer Oosthoek gaf gisteren aan: we wisten van tevoren dat er een onbetrouwbare dienst zou komen. Wist u dat ook?

De heer **Liefting**: Als je een nieuwe dienstregeling start waarbij de verwachting hooggespannen is, weet je per definitie ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, mijnheer Liefting, ik ben niet zo geïnteresseerd in algemene dingen. Specifiek kijkend naar de Fyra, had u dan de verwachting dat er een betrouwbare dienst zou worden gestart?

De heer **Liefting**: Ik had niet de verwachting dat het vanaf dag één 80% zou zijn. Ik had absoluut de verwachting dat we na een korte aanlooperperiode rond 80% zouden uitkomen. Bij "een korte aanlooperperiode" denk ik dan aan: binnen een paar weken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u dacht niet dat de afspraken die gemaakt waren, ook in de concessieovereenkomst, gehaald zouden worden door de uitvoerder. Denk aan punctualiteit en uitval. 80% zou in het begin ook niet

worden gehaald. U had de verwachting dat het later op dat niveau zou komen, zei u.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus bij de start wist u ook dat er geen betrouwbare dienst uit zou komen, kijkend naar de doelstellingen en uiteindelijk naar de reiziger, die natuurlijk ook een verwachting had van de dienst.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Alle kaarten op de Fyra, want er was geen alternatief. Er was geen Benelux-trein meer. Vond u het verstandig dat alle kaarten op de Fyra werden gezet?

De heer **Liefting**: Nee, ik vond het niet verstandig, maar voor mij was het een gegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet verstandig, maar een gegeven.

De heer **Liefting**: Ja, en het voordeel van dat gegeven is dat de aandacht van de organisatie wel gefocust is. Het risico dat je loopt met het in de lucht houden van alternatieven is dat de energie met een beperkt aantal mensen verdeeld moet worden over meerdere alternatieven. Het voordeel van de keus vond ik dat alle energie gericht was op één proces dat moest slagen. Het is des te spijtiger dat het resultaat anders was.

Mevrouw **Bergkamp**: Zeker. Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Kon u dat onderhoud nu aan juist omdat er zo weinig treinen werden gebruikt? Zou het lastiger worden als er veel meer treinen zouden worden ingezet?

De heer **Liefting**: Ik was er absoluut heel alert op dat de verwachting ten aanzien van bijvoorbeeld een dienstregeling die met tien slagen begon, niet al te makkelijk zou worden verhoogd naar meer treinen als structurele verbeteringen uitbleven. Ik zocht iedere keer naar "we kunnen best meer, maar dan moeten we ervoor zorgen dat er minder werk per trein is". Als je evenveel werk per trein hebt en meer treinen afneemt, kom je op een gegeven moment op het punt dat je een ongewenst niveau bereikt.

Mevrouw **Vos**: Dus u kon het alleen maar redden met minder treinen die u moest onderhouden?

De heer **Liefting**: Zolang er geen structurele verbetering was, moest ik rekening houden met een reservetrein op een inzetbare trein.

Mevrouw **Bergkamp**: In 2011 heeft NedTrain een analyse gemaakt van de winterbestendigheid van de Fyra, op basis van internationaal onderzoek en de ervaringen met de Fyra. Wat waren uw bevindingen?

De heer **Liefting**: Op basis van de ervaringen die we met ander materieel bij NS hadden opgedaan, maar ook van ervaringen uit Europa hebben we, voor zover dat kon, gekeken of er delen zaten aan de trein waarvan je kon zeggen: het zou weleens kritisch kunnen worden als we die onder extreme winterse omstandigheden inzetten. Dat was ook een beetje het doel van die analyse. Je kunt dat niet doen op basis van exacte wetenschap, want we hadden nog geen ervaring met die trein en de trein was in die fase ook nog helemaal niet klaar. We konden dus niet zeggen "het is zo", maar we hadden wel aandachtsgebieden gedefinieerd. Van sommige onderdelen dachten we: hiermee hebben we waarschijnlijk geen problemen, want waar we er bij een intercity wel problemen mee hebben, zit het onderdeel in deze trein op een andere plek, waar er helemaal geen sneeuw of ijs bij kan komen. We hadden ook onderdelen als de tyfoon. De foto's zijn u wellicht bekend. Die onderdelen waren op zo'n manier gemonteerd, dat ik dacht: als het flink gaat sneeuw wordt het hoorntje een soort sneeuwopper en komt er hooguit nog een klein fluitend geluidje uit maar geen tyfoonklank.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei ook iets over snelheidsbeperking, een advies.

De heer **Liefting**: Ik geloof dat ik in het memo iets heb geschreven. Normaal gesproken komt bij ijzelvorming op de rijdraad de stroomafnemer, de pantograaf zoals we die noemen, die contact maakt met de bovenleiding, behoorlijk onder spanning te staan.

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien mag ik het even voorlezen zoals het in de notitie staat: "De draaistellen zullen bij sneeuw vol komen te zitten met sneeuw en ijs. Wanneer zich sneeuw en ijs ophoopt onder de magneetremmen, heeft dit een ernstige invloed op de remweg. Een reductie van de maximum snelheid (mogelijk zelfs tot 160) is dan ook te verwachten."

De heer **Liefting**: Ja, bij extreme winterse omstandigheden was dat ons beeld, gebaseerd op wat we op dat moment konden zien.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf ook aan dat de trein behandeld zou moeten worden met een speciaal antivriesmiddel, om het zo even te zeggen. Kunt u dat toelichten?

De heer **Liefting**: Ik weet niet of ik dat in het memo heb aangegeven, maar in die periode -- ik heb het dan over de desbetreffende winterperiode -- was NS er nog niet op ingericht om al het materieel van dat middel te voorzien. Daarnaast was het een middel waarvan je het voordeel hebt dat de sneeuw niet aanhecht, maar voor bepaald materieel was nog niet uitgezocht of het gebruik van dat middel wellicht nadelige gevolgen zou hebben voor bijvoorbeeld de rubbers rondom manchetten en remkleppen. We hebben er toen voor gekozen om het niet toe te passen, omdat we het ook nog niet bij de ICE toepasten. Ik had dus geen aanleiding.

Mevrouw **Bergkamp**: We komen straks nog te spreken over wat er wel en wat er niet is gedaan. U geeft een aantal aanbevelingen: iets over de

snelheid en iets over het hoorntje dat sneeuw gaat happen. Zijn uw aanbevelingen opgevolgd?

De heer **Liefting**: Daar is kennis van genomen. "Opgevolgd" gaat wat ver. In het contract is duidelijk afgesproken dat de trein qua ontwerp moet voldoen aan het kunnen inzetten onder extreme winterse omstandigheden zoals die zich in Nederland voordoen. Dat was ook de verwachting die we ten opzichte van AnsaldoBreda hadden. Ze moesten zich ervan bewust zijn dat het zo was.

Mevrouw **Bergkamp**: U brengt niet voor niets zo'n advies uit. U zegt dat er kennis van is genomen. Zegt u daarmee ook dat de aanbevelingen niet zijn overgenomen?

De heer **Liefting**: Ik heb van het strategisch overleg de vraag gekregen om die analyse te doen. Ik heb het ook teruggekoppeld aan het strategisch overleg. Bij het opstellen was ook de technisch projectleider van NSFSC betrokken, de heer Langeloo. Ik weet niet wat er expliciet met de informatie van NedTrain is gebeurd ten opzichte van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet dus niet of er opvolging is gegeven aan uw advies, aan uw aanbevelingen?

De heer **Liefting**: Nee, en ik weet ook niet hoe het eventueel is gedeeld met ze.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt alleen begrepen dat er kennis van is genomen en het is uw onduidelijk of er ook echt iets mee is gebeurd. De heer Richard de Leeuw zei: er is niets met de notitie gedaan, omdat de trein al in een vergevorderd stadium van bouw zou zijn. U geeft echter ook een aantal aanbevelingen die je op de korte termijn kunt doen.

De heer **Liefting**: Ja. Je koopt een trein die contractueel aan dit probleem ... Daar moest die op ontworpen zijn, want daar was heel expliciet melding van

gemaakt. Om een nieuwe discussie te voorkomen over aanpassingen die weer tot discussies over planningen zouden kunnen leiden, is er geen discussie gevoerd met AnsaldoBreda, zo vermoed ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is wel teleurstellend, toch? U maakt een advies en vervolgens zegt de projectleider: we hebben er eigenlijk niets mee gedaan. U maakt zo'n advies niet voor niets op basis van uw ervaringen.

De heer **Liefting**: Dat klopt. Daarmee loop je het risico dat als het zich wel manifesteert, onder garantie de herstelling alsnog moet plaatsvinden.

Mevrouw **Bergkamp**: In januari 2013 gaat het sneeuwen en krijgt de Fyra last van verschillende problemen. Een aantal daarvan hebt u al eerder gesignaleerd in uw notitie. We hebben het al even gehad over het hoorntje dat problemen krijgt. In uw notitie hebt u ook expliciet gemaakt dat er problemen te verwachten waren met de traptreden, de tractie en het binnendringen van sneeuw. Een aantal dingen die u in de notitie signaleert en waarvan men waarschijnlijk alleen maar kennis heeft genomen, zijn later wel uitgekomen.

De heer **Liefting**: Ja, ik moet zeggen dat goede engineers die analyse hebben gemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Kun je zeggen dat een aantal problemen voorkomen hadden kunnen worden door uw adviezen op te volgen?

De heer **Liefting**: Achteraf denk ik zeker dat vooraf meer energie had kunnen worden gestoken in het voorkomen van de problemen rondom de klaptredes en de hoorn. Dat had problemen kunnen verhelpen, niet het probleem dat zich heeft gemanifesteerd en dat we niet hadden onderkend.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet alle problemen, maar wel een deel.

De heer **Liefting**: Een deel van de problemen had je kunnen voorkomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Had het ook te maken met de snelheid van de trein? Er is nog discussie of er echt sprake was van heftige weersomstandigheden of niet, maar u gaf wel een advies: de snelheid moet eigenlijk omlaag worden gebracht. Dat is niet gebeurd.

De heer **Liefting**: Nee, het advies dat daarin stond, had vooral betrekking op de ijsvorming op de bovenleiding, waardoor je het risico loopt dat de bovenleiding of de stroomafnemer stuk gaat als je te hard rijdt. Dat moet je voorkomen door een snelheidsbeperking.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had dus eigenlijk te maken met iets anders.

De heer **Liefting**: Laat ik het zo zeggen: ik had persoonlijk niet het idee dat tien centimeter stuifsneg -- dat was de situatie in het extreemste geval -- extreme winterse omstandigheden waren. Ik had zelf niet het idee van "wow, we zitten in Siberië".

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Toorenburg heeft nog gekeken of er toen een Elfstedentocht was, maar die was er niet. Onze indruk was ook niet dat er sprake was van een periode van heftige sneeuw.

NedTrain heeft ook een speciaal winterprogramma. Klopt het dat de Fyra niet is meegenomen in dat speciale winterprogramma?

De heer **Liefting**: Dat hangt ervan af wat u onder winterprogramma verstaat. Wat wij altijd doen -- dat geldt voor al het materieel, dus ook de Fyra -- is het volgende. Als een trein 's avonds geparkeerd wordt op een opstelterrein, kijken we hoe we hem zo kunnen parkeren dat we voorkomen dat de leidingen bevriezen. Dat zijn aanvullende adviezen over de manier waarop je een trein wegzet om schade te voorkomen. Het is net als met het aftappen van de waterleiding van je tuinkraantje. Als je dat niet doet, loop je het risico dat de leiding bevroert. Dat geldt ook voor een trein. Als je een trein buiten zet bij min tien en daar verder niets aan doet, springen de leidingen.

Daarvoor zijn activiteiten bedacht. Die zijn beschreven en die zijn ook uitgezet.

Mevrouw **Bergkamp**: Die zijn ook uitgevoerd voor de Fyra? Het winterprogramma is uitgevoerd?

De heer **Liefting**: Ja. Dat is gekoppeld aan de manier waarop je als onderhouder de trein wegzet en de volgende ochtend de trein weer wilt inzetten. Je moet dan rekening houden met de condities.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor ons is dit een belangrijk punt om te weten. De Fyra heeft dus wel het speciale winterprogramma van NedTrain ondergaan?

De heer **Liefting**: Ja. De maintenance engineer van de V250 heeft de acties beschreven die daarvoor nodig waren. Wij werken bij NedTrain dan met een matrix van wintermaatregelen. Daar staan alle materieelseries in, inclusief de activiteiten en wanneer die moeten worden uitgevoerd.

Mevrouw **Bergkamp**: De Fyra kreeg een winterprogramma?

De heer **Liefting**: Die kreeg in ieder geval de werkzaamheden die nodig waren om de situatie die ik net schetste te voorkomen, dus voorkomen dat materieel onnodig stuk gaat.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat een afgezwakt winterprogramma? Volgens mij heb je verschillende winterprogramma's.

De heer **Liefting**: Wat ik net zei, we hadden de eerste onderzoeken gedaan met anti-icingmachines. Een aantal materieelseries werden al met anti-icing behandeld. We hebben er bewust voor gekozen om dat nog niet voor de V250 ...

Mevrouw **Bergkamp**: De-icing is niet gebeurd?

De heer **Liefting**: Anti-icing is niet gebeurd. Dat had puur te maken met de vraag hoe je omgaat met de garantieaanspraken van een trein. We wisten ook niet hoe een ICE zich daaronder gedroeg, want daar hadden we geen ervaring mee.

Mevrouw **Bergkamp**: Een deel van het winterprogramma is uitgevoerd, maar de-icing of anti-icing niet, omdat er risico's zouden zitten aan het gebruik van de middelen. De trein zou beschadigd kunnen worden.

De heer **Liefting**: Dat vroeg nog het nodige onderzoek. Daarover zou nog veel meer afstemming moeten plaatsvinden hoe dat zich verhiel tot de garantieafspraken op een trein. Je moet de situatie voorkomen dat als je het gebruikt en er iets stuk gaat, er wordt geroepen: ja, maar jullie konden dat zelf.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. U zei: de Fyra zou onder alle weersomstandigheden in Nederland gewoon inzetbaar moeten zijn. Heeft AnsaldoBreda ook instructies gegeven hoe om te gaan met deze trein in de sneeuw?

De heer **Liefting**: Nee. We hebben geen aanvullende onderhoudsvoorschriften gekregen die we moesten hanteren als het materieel onder extreme winterse omstandigheden in stand gehouden moest worden.

De **voorzitter**: U hebt dat winterrapport opgesteld in 2011; mijn collega ging daarop in. Eén aspect wilde ik nog even aan u voorleggen. Er staat ook iets in wat meer over de constructie lijkt te gaan. Ik wil het even goed begrijpen. Was het een advies aan de bouwer, of is het onderhoudsadvies? Er staat dat de klaptreden een open constructie zijn. "Als de klaptreden en hierna de deuren al opengaan, kan sluiten en hierna groene lamp twijfelachtig zijn." Is dat niet meer een advies van "kijk naar de constructie", of is dit iets wat je op een andere manier moet onderhouden?

De heer **Liefting**: Nee, dat voorzagen we als een risico. Het was een vrij open ruimte. Daar zaten schakelaars in. Als daar sneeuw bij kan komen -- en er kon sneeuw bij komen -- kan die zich ophopen en vervolgens ijs worden. Dat kan betekenen dat de klaptrede misschien wel ingaat, maar de schakelaar niet functioneert. De praktische functie van het deursysteem werkt dan misschien wel, maar de machinist krijgt geen groene lamp, zoals we dat noemen. Het schakelaartje geeft dan namelijk geen signaal af omdat het bevroren is. Dat zagen we als een risico.

De **voorzitter**: "Als de klaptreden en hierna de deuren al opengaan" klinkt een beetje ... Maar het ging dus meer om het signaal van de groene lamp.

De heer **Liefting**: Ja.

De **voorzitter**: Oké. Ik wilde het even duidelijk krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan diep.

De heer **Liefting**: Nou zeker! Dat had ik verwacht, hoor.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft AnsaldoBreda ook het advies gegeven om de snelheid te verlagen onder bepaalde omstandigheden? Ik vroeg net aan u of ze advies hebben gegeven over hoe om te gaan met rijden in sneeuw. Was er ook een advies om de snelheid te verlagen?

De heer **Liefting**: Niet dat ik weet. In de documentatie heb ik daar in ieder geval niets over teruggevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 15 januari 2013 verliest de Fyra een afdekrooster aan de onderkant. Op welke dag ontdekte u nu dat het afdekrooster ontbrak?

De heer **Liefting**: De 4812, het treinstel met de schade, kwam binnen op de 15de, in de loop van de ochtend. We bespeurden een behoorlijk grote schade. Dat was op de 15de.

Mevrouw **Bergkamp**: Op de 15de ontdekte u schade. Zag u ook dat er een afdekrooster ontbrak?

De heer **Liefting**: Ja, de schade was aan de hele onderzijde. Volgens mij hebt u de schade ook gezien. In ieder geval zijn er heel veel foto's van gemaakt. Op meerdere plekken was de onderzijde behoorlijk gedeformeerd. Op één plek misten we zelfs een rooster.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat ontdekte u de 15de?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op de 15de ontdekte u dat er een afdekrooster ontbrak en dat er nog meer beschadigingen waren. Pas op 17de wordt er in België gezocht naar dat rooster. Daar zit dus tijd tussen.

De heer **Liefting**: Op de 15de misten we het rooster. Op de 15de hebben we actie ondernomen richting ProRail en Infrabel om ervoor te zorgen dat er werd geschouwd, opdat het rooster eventueel werd gevonden. Het is alleen pas de 18de gevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zocht vanaf de 15de?

De heer **Liefting**: Ja. Tenminste, we hebben een melding gemaakt dat een schouwing wenselijk was om te weten waar het rooster eraf was gegaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar een melding doen van een schouw wil nog niet zeggen dat u zelf het beeld hebt dat er actief wordt gezocht. We hebben begrepen dat zo'n plaat, zo'n afdekrooster, op de rails echt een veiligheidsrisico is ...

De heer **Liefting**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: ... en dat een trein er zelfs door kan ontsporen. Dat is een groot ding. U doet een melding over een schouw. Vervolgens gaat u, neem ik aan, kijken of ...

De heer **Liefting**: Ik weet niet precies wanneer de melding op de 15de gedaan is. De vervoerder, HSA, heeft contact gehad met ProRail en Infrabel om dat in ieder geval in gang te zetten. Ik ben daar op dat moment verder niet mee bezig geweest. Ik ben op dat moment vooral bezig geweest met "nu ik deze schade zie, wil ik dat alle treinen zonder passagiers richting de Watergraafsmeer komen, zodat ik ze in ieder geval kan schouwen".

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben begrepen dat pas de 17de om 10.00 uur er in België is gezocht naar dat afdekrooster.

De heer **Liefting**: Volgens mij is de 17de om 10.00 uur voor de tweede keer gezocht, nadat de eerste keer met een vrij hoge snelheid was gezocht. Dat is mijn informatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer is er de eerste keer gezocht, met een hoge snelheid? Het luistert heel nauw. Voor ons als commissie is dit belangrijk, aangezien hier sprake is van een groot veiligheidsissue.

De heer **Liefting**: Zoals ik net aangaf, vonden we het wenselijk dat er gezocht werd. HSA als operator heeft direct contact gezocht met de infrabeheerders om dat in gang te zetten. Ik weet niet wanneer dat precies gebeurd is. Op dat punt ben ik overvraagd.

Mevrouw **Bergkamp**: En u hebt zich daar later ook niet in verdiept? U doet een melding. U ontdekt dat er een afdekrooster ontbreekt, op de 15de. Wij hebben begrepen dat er in België pas gezocht is op de 17de om 10.00 uur. U zegt: daarvoor is er ook al gezocht. Maar u weet niet meer precies wanneer dat was. U weet wel dat er de 17de om 10.00 uur voor de tweede keer is gezocht.

De heer **Liefting**: Nee, u noemde de 17de om 10.00 uur. Ik heb volgens mij gezegd dat ik samen met de materieelmanager van HSA heb aangegeven dat er direct een schouwing moest plaatsvinden. Het is de vervoerder die contact heeft opgenomen met de infrabeheerders om de schouwing in gang te zetten. Ik weet niet wanneer die schouwing precies heeft plaatsgevonden. Ik heb alleen in overleg met de materieelmanager van HSA het proces direct in gang laten zetten.

Mevrouw **Bergkamp**: Als u op de 15de ontdekt dat er zo'n afdekrooster kwijt is en u melding doet van een schouw, waarom worden dan niet alle treinen uit de dienst gehaald? Je hebt immers een groot veiligheidsrisico.

De heer **Liefting**: Omdat het een groot veiligheidsrisico is -- dat zagen wij natuurlijk ook -- en wij de reiziger daaraan niet bloot willen stellen en wij herhaling hoe dan ook willen voorkomen, zagen wij reden om de treinen met een aangepaste snelheid naar de Watergraafsmeer te dirigeren, zodat we op een putspoor een goede schouwing konden doen van de staat van de onderzijde van de treinen. Dat hebben we daarna ook direct in gang gezet. Althans, ik heb dat geadviseerd en HSA heeft dat direct in gang gezet als operator.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat we u overvragen als we vragen wanneer dat onderzoek op het spoor heeft plaatsgevonden aan de Belgische kant en wat er is gebeurd tussen het moment dat u de melding doet dat er een schouw moet komen en het moment dat het afdekrooster wordt gevonden op de 18de. Daar zit best wat tijd tussen. Aan wie zouden wij die vraag dan moeten stellen? Wie weet dat?

De heer **Liefting**: Wie weet dat? Volgens mij de mensen bij HSA die direct contact met de infrabeheerder hadden. Volgens mij stond de materieelmanager, Constant Brohm, daarmee in contact.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de vervoerder moet dan uiteindelijk gaan zoeken. Hij moet contact opnemen met de Belgen. Ik schrik er wel van, moet ik

zeggen. De 15de wordt dat van het afdekrooster ontdekt. Vervolgens wordt pas een paar dagen later het afdekrooster gevonden. In de tussentijd ...

De heer **Liefting**: Nogmaals, u kunt dat beter vragen aan iemand aan de kant van de operator die daar meer ervaring mee heeft. Volgens mij is er direct een melding uitgegaan naar al het rijdend personeel dat men de ogen de kost moest geven of de baan wel vrij was. Het was dus meer.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar zo'n Thalys rijdt toch ook met een noodgang over dat spoor?

De heer **Liefting**: Wat ik al zei, u overvraagt me als u duidelijkheid wilt over het tijdstip waarop de schouwing heeft plaatsgevonden. Dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: De 15de ontdekt u dat er een afdekrooster mist. De 18de pas wordt het afdekrooster gevonden in België. In de tussentijd zijn er gewoon treinen blijven rijden, met een behoorlijke snelheid. Ook de Thalys reed met een noodgang over de hogesnelheidslijn. Dat is dan toch een veiligheidsissue, een groot probleem?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: We willen u natuurlijk niet overvragen, maar we willen wel weten wat u vanuit uw deskundigheid vindt, vandaar dat we hier wat dieper op ingingen. Dit is immers iets belangrijks. Hoe werd besloten om de Fyra uit dienst te nemen? Wanneer gebeurde dat?

De heer **Liefting**: Toen ik op de 17de een trein met vergelijkbare schade aan de onderzijde zag -- dat was een trein die in Brussel geparkeerd stond, in afwachting van transport terug naar de Watergraafsmeer -- heb ik contact opgenomen met de directeur van NedTrain en gezegd: volgens mij moeten we een time-out nemen, de dienstregeling stoppen en er eerst voor zorgen dat er grondig onderzoek wordt gedaan naar dit veiligheidsincident, in de volle breedte.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer was dat?

De heer **Liefting**: De 17de 's ochtends heel vroeg. Ik was om een uur of zeven in de werkplaats, geloof ik. Ik werd erbij gehaald. Het ging om een trein die de avond ervoor vanuit Brussel zonder passagiers met aangepaste snelheid voor een schouwing naar de Watergraafsmere reed. Dat was ook de trein die als eerste, maar dan in de andere rijrichting, over de sneeuw gereden was. Voor mij was dat aanleiding om te zeggen: we hebben hier een probleem en moeten nu de dienstregeling stoppen. Toen is ook geadviseerd: neem direct contact op met de operationeel directeur van HSA. Ik heb toen de heer Janse gebeld en hem dit voorgehouden. Ook heb ik NSFSC geïnformeerd. We waren het heel snel met elkaar eens dat dit direct aanleiding was om een time-out te nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Om het goed feitelijk vast te stellen: hebben er nog Fyra-treinen met mensen aan boord over de hsl gereden na de 15de, dus nadat was ontdekt dat er een afdekrooster ontbrak?

De heer **Liefting**: Na de 15de hebben we, zoals gezegd, eerst alle treinen zonder reizigers voor een schouwing naar de Watergraafsmere gehaald. We hebben een grondige schouwing gedaan van de onderzijde van de treinen om te zien of alles wel goed vast zat en niet beschadigd was. Toen dat het geval was, zijn er de 16de nog een paar treinen in de reizigersdienst ingezet, met een aangepaste snelheid. Maar dat waren treinen waarvan de onderzijde niet beschadigd was en de condities op de infra waren zodanig dat de sneeuw al weg was.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar die plaat lag ergens, die was de 16de nog niet gevonden.

De heer **Liefting**: Hij lag niet in de directe nabijheid van de infra, want dan hadden we dat helaas wel gemerkt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het afdekrooster is gevonden in België. Het lag dus in België. De 16de gaat een Fyra-trein met mensen aan boord, misschien met een aangepaste snelheid ... Achteraf bleek dat de machinisten zich niet overal aan de maximale snelheid hebben gehouden of in ieder geval niet wisten dat op Belgisch grondgebied ...

De heer **Liefting**: Volgens mij gold dat voor de 15de.

Mevrouw **Bergkamp**: De 16de en de 18de is er toch een snelheidsadvies gegeven?

De heer **Liefting**: Ja, sowieso is er vanaf de 15de een snelheidsadvies ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, en vanaf de 16de hebben de machinisten zich wel gehouden aan de snelheidsbeperking?

De heer **Liefting**: Ik heb die informatie niet paraat, want dat is iets wat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u gaf net aan: de 16de wel.

De heer **Liefting**: Ja, mijn veronderstelling was dat het snelheidsadvies al op de 15de is afgegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen die plaat de 18de werd gevonden, waar lag die toen?

De heer **Liefting**: In België.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar waar? Op het spoor, naast het spoor?

De heer **Liefting**: Naast het spoor.

Mevrouw **Bergkamp**: En waar ongeveer ten opzichte van het spoor?

De heer **Liefting**: Dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Dicht bij de rails?

De heer **Liefting**: Nee, volgens mij een paar meter ervan af, want bij de eerste schouwing is hij over het hoofd gezien.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar met de aanzuigende werking en de dynamiek was het wel een veiligheidsissue.

De heer **Liefting**: Als ik zou weten waar hij precies had gelegen, had ik ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dan had u die vraag kunnen beantwoorden. Maar we stellen in ieder geval met elkaar het volgende vast. De 15de ontdekt u dat er een afdekrooster ontbreekt. Vervolgens doet u een melding voor een schouw. We weten dat de 18de de plaat in België is gevonden. Waar weet u niet exact, maar dat er een groot veiligheidsissue is ...

De heer **Liefting**: Er staat een hectometerpaaltje in de rapporten. Ik heb het hectometernummer niet onthouden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat kan ik me voorstellen. Maar na de 15de hebben er nog Fyra-treinen gereden, met mensen aan boord. U weet niet meer exact hoe het komt dat het een paar dagen duurde voordat het afdekrooster werd gevonden. U zegt: daarvoor moet je met de operator praten.

De heer **Liefting**: Ja, vooral omdat ik niet met zekerheid kan zeggen welke actie er is ondernomen om de machinisten sowieso te laten kijken of de baan vrij was. Of de eerste machinist die over het baanvak ging al heeft gekeken of het baanvak vrij was -- dan heb je dat risico niet -- weet ik niet.

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

De **voorzitter**: U zegt: de commissie moet zelfs weten bij welke hectometerpaal de plaat is gevonden. Dat impliceert ook dat het niet ergens in het bos was. Het afdekrooster lag op de L4, de Belgische hogesnelheidslijn.

De heer **Liefting**: Ja.

De **voorzitter**: Oké, dan stellen we dat met elkaar vast.

Mevrouw **Bergkamp**: De trein die het afdekrooster verloor, reed 250 km/u. Was dat verantwoord, kijkend naar de sneeuw en de betrouwbaarheidsproblemen? Ook volgens het handboek voor machinisten moet je, als er sprake is van sneeuw of ijsblokken tijdens de rit, je snelheid naar 220 km/u verlagen.

De heer **Liefting**: U hebt het nu over voorschriften van de operator. Dat is niet mijn tak van sport. Het enige dat ik weet, is dat in de onderhoudsvoorschriften en in de voorschriften voor de operator die ik heb gezien, geen snelheidsbeperking stond. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat als die er niet in staat en je 250 km/u rijdt onder die omstandigheden ... Om een goed beeld te hebben van wat er gebeurt, heb ik ook een Thalys de werkplaats binnengehaald, juist om ons ervan te overtuigen of we te maken hadden met een heel bijzondere situatie. Ik zag geen enkele schade onder die Thalys. De ICE's die met die snelheid hadden gereden? Geen enkele schade. Mijn veronderstelling was gebaseerd op het volgende. Je koopt een trein die bestand is tegen het rijden onder winterse omstandigheden. De omstandigheden die zich voordeden, waren niet dermate extreem dat er voor de infrabeheerder aanleiding was tot een snelheidsreductie. De treinen die daar met hoge snelheid overheen zijn gereden, hebben geen schade gehad, behalve de V250.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarmee zegt u: het lag aan de Fyra, die kreeg problemen tijdens het rijden in de sneeuw. U zag bij andere treinen dergelijke schade niet.

De heer **Liefting**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even terug naar de 15de. U doet een melding voor een schouw. Doet u dat direct bij de operator, bij HSA?

De heer **Liefting**: Die stond naast me.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus die was direct op de hoogte.

De heer **Liefting**: Op zo'n moment is er direct contact met de operator. Wij bieden materieel aan, zodat de operator zijn verantwoordelijkheid kan nemen. Als iets dergelijks zich voordoet, heb je gewoon direct contact.

Mevrouw **Bergkamp**: U adviseerde HSA en NSFSC op 14 januari 2013, een dag voor het incident, om geen treinen meer over te nemen. Waarom was dat?

De heer **Liefting**: Dat heeft een relatie met datgene waarover we het al eerder gehad hebben. Er ligt een hoeveelheid werk die je moet verzetten per trein. Dat was veel meer dan je vanuit het instandhoudingsregime mocht verwachten. Het was wel wat we wisten, maar ik wilde voorkomen dat we meer treinen met hetzelfde aantal gebreken in onderhoud moesten nemen. Daarnaast had ik zoiets van "potverdikke, wanneer komt er nu eens een structurele verbetering?" Je kunt wel treinen blijven laten afnemen, maar dan lijkt het net alsof we het gaan accepteren. Ik wilde voorkomen dat met het afnemen van treinen de suggestie werd gewekt dat de dienstregeling ook kon worden uitgebreid. Wij konden op een bepaald moment niet nog meer treinen met zo veel extra werk op een verantwoorde manier aan.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was ook een soort waarschuwing: doe het niet, want we kunnen het onderhoud niet meer aan; we hebben dingen signaleerd die te veel zijn. In uw rapport beschrijft u de volgende verbeterpunten: scheurvorming in het aluminium bij de vjzelpunten en de

deurpartijen en losgeraakte dakstrippen. U schrijft: "Tijdens eerste inspecties door NedTrain uitgevoerd na overdracht van materieel is regelmatig vastgesteld dat bevestigingsmiddelen ontbraken of niet conform specificaties waren vastgezet, dit was ook van toepassing voor de bevestiging van de onderplaten." U geeft ook aan dat je eindelijk een productcontrole moet doen, bij iedere trein.

De heer **Liefting**: Ja, dat was mijn mening.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt ook nog: het zijn veiligheidsgerelateerde issues.

De heer **Liefting**: Het zijn veiligheidsgerelateerde issues. Daarmee bedoelden we in dit geval dat zich een veiligheidsrisico kon voordoen als we geen maatregelen troffen. Het heeft niet geleid tot een veiligheidsincident, omdat we maatregelen hebben getroffen. Alleen, je moet eigenlijk structureel voorkomen dat dat zich herhaalt. We hebben elke keer workarounds bedacht om die risico's te ondervangen.

Mevrouw **Bergkamp**: Totdat u zei: het wordt ons eigenlijk te veel.

De heer **Liefting**: Om ook te voorkomen dat het op een gegeven moment als geaccepteerd zou worden gezien. Ik dacht: het kan niet waar zijn dat je met een vloot van negentien treinen hooguit een dienstregeling van acht à negen treinen hebt. Je hebt dan 19 keer 200 meter trein die je continu moet uitwisselen. Dat spel kun je nog spelen voor een dienstregeling van tien slagen, maar dat moet je niet betrouwbaar willen doen voor veel meer slagen.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch waren er bij het voortijdig overnemen van de treinen, de APTO-constructie, ook lange lijsten met punten. Dat was toen voor u nog geen reden om te zeggen: ik adviseer om het niet te doen.

De heer **Liefting**: Klopt, maar volgens mij heb ik ook gezegd dat dat een relatie heeft met de noodzaak om ...

Mevrouw **Bergkamp**: Te rijden.

De heer **Liefting**: ... ervaring op te kunnen doen en om te kunnen rijden en met het inzicht dat we hadden in wat die extra inspanningen voor de onderhoudsorganisatie met zich meebrachten. Dat konden we bemannen.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 11 januari 2013 doet de heer De Leeuw AnsaldoBreda het verzoek om meer treinen over te nemen, twee nieuwe treinen, eigenlijk op de manier zoals afgesproken in de koopovereenkomst. Dus geen APTO-overname, maar een gewone overname. Hij verzoekt ook om de overige treinen te leveren. Was u op de hoogte van dat bericht? Een paar dagen daarna stuurt u een brief met de strekking "doe het niet, wij kunnen het als NedTrain niet aan".

De heer **Liefting**: Nee, ik was absoluut niet op de hoogte daarvan.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat vindt u daarvan?

De heer **Liefting**: Het moge duidelijk zijn dat ik, als ik het had geweten, had gezegd: volgens mij moeten we het niet doen.

Mevrouw **Bergkamp**: En ook op die toon?

De heer **Liefting**: Misschien zou ik het nog iets stilliger hebben gezegd.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment is die brief uit op de 11de. Merkte u op dat moment dat AnsaldoBreda anders omging ...

De heer **Liefting**: Ik was er echt niet van op de hoogte dat op de 11de een brief uit was, toen ik op de 14de dit thema ter discussie stelde.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat snap ik. Even terug naar de 11de en die periode. U wist niet dat er een brief was, maar hoe stond het met de bereidwilligheid van AnsaldoBreda om de problemen op te lossen?

De heer **Liefting**: Ik had persoonlijk het gevoel dat ik in de steek gelaten werd door AnsaldoBreda. Ik had er echt alle vertrouwen in, gezien de bereidwilligheid die ik in Amsterdam aantrof. Alleen, van het uitblijven van structurele verbeteringen werd ik een beetje moe.

Mevrouw **Bergkamp**: U voelde zich in de steek gelaten?

De heer **Liefting**: Ja, want ik had echt het idee: we kunnen hier een succes van maken, waarom pakken jullie die structurele verbeteringen niet op; jullie zien toch ook welke ongelooflijke ongemakken -- die werden alleen maar groter en groter en vroegen om meer inspanning -- dat voor jullie eigen organisatie in Amsterdam met zich meebrengt? Ik begreep dat niet.

Mevrouw **Bergkamp**: De aard van de oplossingen waarmee ze kwamen, was dus ook onbevredigend?

De heer **Liefting**: Ja. Een oplossing voor de problemen die er waren, moest grondig gedocumenteerd worden. Je moet dan achtergrondinformatie hebben. Dat noemen we een "root cause analysis". Je moet aannemelijk maken dat het probleem wordt verholpen met een oplossing. Dat is ook nodig om op een gegeven moment weer toelating te krijgen voor een aanpassing in je ontwerp. Het uitblijven van een goed onderzoek en van een goed alternatief heeft me wel gefrustreerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: U adviseert op 14 januari: koop niet meer. Op 11 januari zegt de heer De Leeuw: koop meer. Merkte u vanaf dat moment bij AnsaldoBreda een verschil in bereidwilligheid om u te ondersteunen?

De heer **Liefting**: Tussen de 11de en de 14de?

Mevrouw **Vos**: Werd het minder vanaf het moment dat de treinen werden overgenomen?

De heer **Liefting**: Nee, ik heb gewoon geen verbeteringen bespeurd. Elke keer had ik het vermoeden "het moet toch in aller belang zijn dat die verbeteringen wel komen". Ik heb het niet bespeurd, geen verslechtering en ook geen verbetering. Ik rekende wel op een verbetering en dat was ook mijn uitgangspunt. Je start omdat er in de discussies tussen NSFSC en AnsaldoBreda toezeggingen zijn gedaan dat AnsaldoBreda er daadwerkelijk werk van gaat maken.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat uw verwachtingen laag waren. Op een gegeven moment merkte u dat die zelfs die lage verwachtingen nog te hoog waren.

De heer **Liefting**: Nee, de lage verwachtingen kon ik nog steeds managen.

Mevrouw **Vos**: Die kon u managen, maar over de steun die u van AnsaldoBreda kreeg, was u gefrustreerd.

De heer **Liefting**: Laat ik het zo zeggen, de relatie tussen meer treinen afnemen en een acceptabele workload vereist gewoon dat structurele problemen eerst worden opgelost. Anders wordt het alleen maar een opstapeling van nog meer werk. Meer treinen kon wel, maar dan moest je zorgen voor structureel minder werk per trein.

Mevrouw **Vos**: En die oplossingen kwamen maar niet en kwamen maar niet.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Helder. Ik geef het woord weer aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat lijkt mij een heel moeilijke periode. U komt uit een periode, december, waarin er met man en macht wordt gewerkt om de ballen in de lucht te houden. Vervolgens ontstaan er meer problemen en zijn er meer ervaringen met een fabrikant die niet met oplossingen komt die structureel zijn. Hebt u dit bij de HSA- of de NS-directie kenbaar gemaakt, even los van de brief?

De heer **Liefting**: We hadden zeker ten tijde van de dienstregeling Amsterdam-Brussel wekelijks strategisch overleg. In dat gremium waren de directievoorzitters van HSA, NSFSC en NedTrain vertegenwoordigd, net als de projectleiders van NSFSC, HSA en NedTrain. Ik was daar dus ook bij. Daarin werd dit soort informatie gedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat deed het met uw mensen? Hoe was de stemming in december-januari? Ik vraag dit om een beetje een beeld te krijgen van hoe dit in de praktijk gaat.

De heer **Liefting**: In de praktijk had ik te maken ... Ik moet zeggen, een mens kan heel lang heel veel energie ergens in steken. Dat is in Amsterdam absoluut ook gebleken. De wil om er een succes van te maken, de inzet die dat vroeg van iedereen, van hoog tot laag ... Iedereen ging ervoor. Niet denken in termen waarom het niet gaat maar vooral: wat moeten we doen om het op een verantwoorde wijze wél voor elkaar te krijgen? Des te spijtiger is het dat het uiteindelijk is gestopt, juist omdat iedereen vond: we hebben een mooie werkplaats gebouwd en we gaan hogesnelheidsvervoer over de hsl doen. Iedereen die ook maar een rol had -- het maakte niet uit of je bij NSFSC, HSA of NedTrain werkte -- was er trots op om aan dit proces een bijdrage te kunnen leveren. Zeker in die periode ging iedereen er vol voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dus ook veel teleurstelling en misschien zelfs wel frustratie?

De heer **Liefting**: Teleurstelling op z'n minst.

Mevrouw **Vos**: Over frustratie bij uw mensen gesproken, toen u bezig was met al die voorbereidende werkzaamheden, zag men toen uit naar het onderhoud van een hogesnelheidstrein? Dat is toch iets anders dan de NS-treinen die je normaal onderhoudt.

De heer **Liefting**: Ja, natuurlijk. Het is gewoon gaaf om te mogen werken aan een prestigieus project, een trein in een werkplaats die speciaal is ontwikkeld om hogesnelheidstreinen te kunnen onderhouden, iets wat veel aandacht krijgt. Dat vindt iedereen prachtig.

Mevrouw **Vos**: En dan deze domper.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U begon zelf al over het stopzetten. De taskforce van NS heeft een onderzoek uitgevoerd, een zogenaamde stofkamanalyse. Wij hebben daar het beeld bij dat je met een soort vergrootglas gaat kijken wat er allemaal aan de hand is. Uit die stofkamanalyse kwam een lijst voort waaruit bleek wat er mankeerde aan de trein. We hebben ook gesproken met de heren Jonkers en De Leeuw. Zij verklaarden -- met name de heer Jonkers zei dat -- dat veel problemen eigenlijk al bekend waren, zelfs al in de fabriek volgens de heer Jonkers. De heer De Leeuw gaf ook aan dat een aantal problemen zeker al bekend waren en dat er ook een aantal nieuwe problemen waren. U hebt die lijsten allemaal gezien. Wat was de verhouding tussen het aantal bekende problemen en het aantal nieuwe problemen?

De heer **Liefting**: Ik weet niet of ik een goede verhouding kan weergeven. Mij viel in ieder geval op -- op zich was ik daar ook heel erg blij mee -- dat de taak van de taskforce was: ga niet uit van wat je mag verwachten, maar stel alles ter discussie. Men is de trein letterlijk gaan uitkleden op punten waar je als onderhouder de trein normaal gesproken niet eens aanraakt omdat dat helemaal geen onderhouds- of inspectietaak behoeft. Voor mij was het des te zorgwekkender dat de taskforce constateerde dat op die plekken veel

bevestigingen niet goed waren en dat aansluitingen anders waren dan je mocht verwachten.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zijn punten, mijnheer Liefthing, die al eerder warenesignaleerd.

De heer **Liefthing**: Dat klopt. Ik denk alleen dat het verschil tussen de steekproeven van de keurders van NSFSC en de analyse van de taskforce is dat die laatste heel grondig was en ook voor alle systemen. Dus ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga u even onderbreken. Ik snap dat die taskforce heel nauwkeurig heeft gekeken, maar mijn vraag was als volgt. Tijdens de voortijdige overname waren er ook uitgebreide lijsten met openstaande punten. Wat is de verhouding tussen het aantal nieuwe punten en de bekende problemen? U bent bij het hele proces betrokken geweest. Wat is de verhouding ongeveer?

De heer **Liefthing**: Ik durf het niet precies te zeggen, maar ik denk dat het aantal punten dat de taskforce constateerde veel hoger was, maar dat de aard van de punten hetzelfde was als die van de punten die al warenesignaleerd door de keurders.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat geeft u heel helder aan. Het waren qua aard dezelfde punten, maar ze kwamen op veel meer plaatsen voor. Waren het ook punten waarvan u zegt dat het heel ernstige punten waren? Of was het meer een optelsom van al die punten?

De heer **Liefthing**: Het is sowieso de optelsom van heel veel punten. Als ik de lijst scan -- met mij hebben heel veel mensen dat gedaan -- stel ik vast dat het ontwerp intrinsiek een veilig ontwerp is, maar dat de bouw- en de afwerkkwaliteit onvoldoende zijn. Samen met de tijdens de stofkamactie geconstateerde afwijkingen zou dit op termijn tot onveilige of onbetrouwbare situaties kunnen leiden. Maar dat is op termijn. Op de korte termijn zou je dat

nog niet merken, maar op lange termijn ga je gewoon hinder krijgen van dingen die niet goed vastzitten.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren het ook showstoppers? Er zijn verschillende onderzoeken geweest waaruit blijkt dat een retrofit nodig was, een aanpassing van 17 à 22 maanden. Was het ook echt een showstopper? Moesten eerst die zaken worden aangepast voordat er weer gereden kon worden met de vloot?

De heer **Liefting**: Ik stond wel achter die gedachte, vooral omdat je keer op keer negatief werd verrast in het proces en je niet nog een keer verrast wilde worden. Mijn insteek zou zijn: nu ga je het grondig aanpakken, want anders moet je er steeds weer een trein eruit halen; maak er dan maar één programma van waarin je alle punten zo veel mogelijk in één keer verwerkt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ontwerp was op zich goed, zei u. Toch werd het advies gegeven om te bekijken of de onder- en de zijbeplating niet versterkt moest worden. Ook moest de laagspanning herontworpen worden. Dat zijn toch twee ontwerpaanpassingen die nodig zijn.

De heer **Liefting**: Ja, zoals er ook al heel veel punten op de lijst van structurele verbeterpunten stonden. Het woord is hier nog niet gebezigd, maar dat is de zogeheten TOIL (technical open item list). Daar stonden ontzettend veel punten op die we onderkend hadden en die te maken hadden met technische systemen. Die moesten veranderd worden. Als we gingen retrofitten of als AnsaldoBreda de treinen zou moeten retrofitten, zouden die punten allemaal meegenomen moeten worden om tot een totaalplan te komen.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben meerdere verhoren gehad. Tijdens die verhoren is aangegeven wat de problemen waren. Er komt een stofkamanalyse waaruit dezelfde problemen naar voren komen maar dan op meer plekken. Dat is toch heel triest als je kijkt naar zo'n hele keten? Veel mensen hebben eraan gewerkt en heel veel mensen hebben ernaar

gekeken. Het lijkt net alsof al die problemen zijn doorgegeven en niet structureel zijn opgelost. Er is een stofkamanalyse voor nodig om te zeggen: dat wat we al dachten, zit nu in meerdere treinen en komt vaker voor.

De heer **Liefting**: En nu is de vraag of ik dat beaam?

Mevrouw **Bergkamp**: U bent bij het hele proces betrokken geweest. U bent zelfs in de fabrieken geweest -- dat was de start van ons verhoor -- waar u dingen hebt gesignaleerd. We hebben het gehad over het voortijdig overnemen. Deelt u wat ik schetste, namelijk dat het er op lijkt dat problemen vaak zijn gesignaleerd maar niet structureel zijn opgelost?

De heer **Liefting**: Ja, helaas kom ik tot dezelfde conclusie. Anders heb je niet zo lang een waslijst aan structurele punten. We hadden op een gegeven moment inzicht in meer dan 200 structurele punten die nog verbeterd moesten worden terwijl we hadden verwacht dat die veel eerder waren weggewerkt. Dus ja ...

Mevrouw **Bergkamp**: We luisteren heel goed. U antwoordt heel zorgvuldig, dus willen we u ook goed begrijpen. Daarom schetsen we soms situaties om te zien of u die herkent. U zegt dat het lange lijsten waren en dat het goed zou zijn geweest om voortijdig een structurele oplossing te vinden.

De heer **Liefting**: Voortijdig of conform de afspraken die steeds zijn gemaakt met AnsaldoBreda tijdens het proces, in ieder geval zolang die tekortkomingen een veilige inzet niet in gevaar brachten. Dat was de reden dat we tekortkomingen accepteerden. Misschien hebben we te lang dingen geaccepteerd die maar niet verholpen werden.

Mevrouw **Bergkamp**: Beantwoordt u die vraag zelf eens.

De heer **Liefting**: Ik vind dat het te lang heeft geduurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Zaten er ook veiligheidsproblemen bij? We hebben het gehad over de afwerkkwaliteit en de bouwkwaliteit, maar zaten er ook veiligheidsissues bij?

De heer **Liefting**: Nee, als er veiligheidsissues bij zaten die ik niet op een andere manier kon ondervangen om een veilige inzet mogelijk te maken, had ik nooit een trein vrijgegeven voor de dienst, nooit.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het even over de uitkomst van de stofkamanalyse. Stonden daar ook veiligheidsissues in?

De heer **Liefting**: Nee. De opmerking die daarin is gemaakt, is dat de gesignaleerde tekortkomingen op middellange termijn tot veiligheidsrisico's kunnen leiden.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunnen leiden.

De heer **Liefting**: De status waarin de treinen waren overgedragen, leidde op dat moment dus niet tot een onveilige situatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Eigenlijk hebben we het over de laagspanningsaccu's. Als je die niet zou aanpassen, zou er dan een veiligheidsrisico zijn?

De heer **Liefting**: Dat hangt er een klein beetje van af hoe de trein wordt ingezet. We hebben te maken gehad met problemen met de batterijen; wellicht bekend. Dat had er eigenlijk mee te maken dat de trein niet werd ingezet waarvoor hij bedoeld werd. Dat klinkt misschien gek, maar soms gaan dingen stuk omdat je ze gebruikt en soms gaan dingen stuk omdat je ze niet gebruikt. De batterijen gingen stuk omdat ze te lang niet gebruikt werden, waardoor het risico op het droogkoken van batterijen kon ontstaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. De taskforce concludeert ook dat de onderhoudbaarheid van de trein tekortschiet, waardoor de onderhoudskosten

hoger uitvallen. Hoe verklaart u dat dit zo laat wordt gesignaleerd en dat je een stofkamanalyse nodig hebt om dit soort zaken vast te stellen?

De heer **Liefting**: Volgens mij is dat niet laat gesignaleerd, volgens mij had men bij de stofkamanalyse al de wetenschap dat ik in de periode van mei tot en met januari de trein heb onderhouden en dat daarbij veel meer inspanning nodig was om de trein te laten voldoen aan de verwachtingen. Ga je hem niet verbeteren dan is het logisch dat het veel duurder uitpakt. Je moet immers twee keer zoveel inspanning plegen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was eigenlijk een conclusie gebaseerd op uw ervaringen en signalen vanuit de praktijk?

De heer **Liefting**: En-en.

Mevrouw **Bergkamp**: En-en?

De heer **Liefting**: Op basis van je ervaringen en op basis van wat je tijdens de stofkamanalyse constateert, trek je conclusies wat het onderhoud betreft.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus voordat de stofkamanalyse was uitgevoerd, was al bekend dat de onderhoudskosten hoger zouden zijn?

De heer **Liefting**: Tijdelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Tijdelijk?

De heer **Liefting**: Normaal gesproken ga je ervan uit dat al die extra werkzaamheden weer naar het contractueel afgesproken niveau teruggaan als de structurele verbeteringen worden doorgevoerd.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf aan dat het technisch mogelijk zou zijn om de Fyra weer te laten rijden.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was daarvoor nodig?

De heer **Liefting**: Heel veel inspanning, heel veel bereidheid van AnsaldoBreda om te investeren in oplossingen en om die ook zo goed mogelijk door te voeren, veel doorlooptijd en veel geld.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar technisch was het wel mogelijk?

De heer **Liefting**: Technisch is bijna elk probleem oplosbaar, maar het is altijd een afweging van de condities die nodig zijn om dat mogelijk te maken. Dan heb je het over zaken als: hoeveel jaar duurt het voordat een trein in een acceptabele status verkeert en hoeveel kost dat? Ik zou bijna zeggen dat alles maakbaar is. Maar je gaat niet alles maken, want dat is altijd een afweging van meerdere elementen.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervolgens wordt door de NS-directie besloten om te stoppen. Hoe beoordeelt u dat besluit?

De heer **Liefting**: Ik kan er alleen naar kijken voor het deel waarop ik zicht had. Ik was per definitie natuurlijk hartstikke teleurgesteld. Ik had er zelf ruim acht jaar energie ingestoken en met mij heel veel mensen. We wilden het tot een succes maken. Als je de stekker eruit haalt, denk je: verdubbe, waar hebben we het voor gedaan? Maar ik begreep het wel. We hebben het heel lang moeten doen met toezeggingen van verbeteringen. Voor mij heeft het volgende sterk meegespeeld. Als je als leverancier de trein echt wilt verbeteren om te bewijzen dat je het kunt, dan pak je je kans in januari om een paar speerpunten eruit te halen. Vervolgens zet je er man en macht op en bewijs je dat je het kunt. Vanwege het feit dat dat niet is opgepakt, dacht ik bij mezelf: als het straks tegenzit, krijgen we weer een toezegging dat ze alles gaan oplossen, maar wat komt daarvan terecht? Ik was er niet blij mee, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: U had er wel begrip voor.

De heer **Liefting**: ... ik snap het besluit absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Gaf de doorslag het feit dat er geen vertrouwen meer was in AnsaldoBreda om de problemen op te lossen?

De heer **Liefting**: Ik weet niet wat de doorslag gaf. Ik weet welke consequenties eraan verbonden waren om de trein weer in een bepaalde status te krijgen. Het is een afweging van "wat is het alternatief?" en "wat zijn de doorlooptijden?". Daar had ik geen zicht op. Als u mij vraagt of het een goede keus was: ik snap dat de keus gemaakt is, kijkend naar de V250, de trein als product, maar niet de afweging in zijn totale complexiteit.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vroeg u net hoe u dat besluit beoordeelt. U gaf aan dat je mag verwachten dat een aantal problemen worden opgelost. Vanuit uw perspectief zou de trein technisch kunnen worden aangepast, maar u had er wel uw vraagtekens bij of AnsaldoBreda de juiste fabrikant zou zijn geweest om de problemen structureel op te lossen.

De heer **Liefting**: En je moet je afvragen of zo'n retrofit met alle jaren die zoiets kost opweegt tegen de alternatieven. Je staat op dat moment natuurlijk voor een veel bredere keus dan het stukje waar ik dan zicht op heb.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Zou een aantal problemen die we hier besproken hebben, voorkomen hebben kunnen worden als NedTrain intensiever betrokken was geweest bij het toezicht op de bouw?

De heer **Liefting**: Ja. Ik denk niet alle, maar een aantal zaken waren zeker eerder aan het licht gekomen. Het doet me wat dat betreft ook deugd ... Ik heb op dit moment een vergelijkbare functie bij de voorbereiding van het onderhoud van de nieuwe sprinters die NS heeft aangeschaft. Terwijl ik hier

zit, zijn een aantal van mijn engineers in Spanje het ontwerp aan het testen wat onderhoudbaarheid betreft. Dat is een absolute verbetering ten opzichte van de insteek die we vroeger hadden. Dus ja, door veel eerder de ervaringen van de onderhouder erbij te betrekken, kun je in een aantal gevallen leren van de ontwerpfouten uit het verleden en voorkomen dat die zich weer voordoen in nieuwe treinen. En ook de samenwerking! Ja natuurlijk, er zijn elementen die anders kunnen.

Mevrouw **Vos**: Dat is wel een les die getrokken is?

De heer **Liefting**: Absoluut, ja. Daar ben ik erg blij mee.

Mevrouw **Vos**: We hoorden ook al eerder dat de treinen allemaal verschillend in elkaar waren gezet. Is dat een probleem voor de inzet, of is dat vooral een probleem voor de onderhoudbaarheid van een trein?

De heer **Liefting**: Het kan een probleem worden voor de onderhoudbaarheid, er even van uitgaande dat bij de inzet van een trein het knopje om een deur te openen en te sluiten, de sleutel om dat te regelen en de bediening in de cabine sowieso overal hetzelfde is. Voor de onderhouder kan het van invloed zijn. Als je verwacht dat je met bepaalde handelingen een filter kunt vervangen en je bij een trein merkt dat er nog een leidinkje voor loopt, waardoor je net wat meer werk moet doen en misschien nog dingen extra moet demonteren, is er meer doorlooptijd en ook meer inspanning nodig. Het zit dus vooral aan de onderhouderskant.

Mevrouw **Vos**: Het is meer een probleem voor het onderhoud dan voor de inzet?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat het onderhoud tijdelijk meer zou zijn. Verwachtte u niet structureel meer onderhoudsproblemen als de V250 behouden werd?

De heer **Liefting**: Dat hangt ervan af wat je als referentie ziet. Ik had een inschatting gemaakt van de te verwachten onderhoudskosten. Die hadden we ook met de vervoerder gedeeld. Op dat moment had ik het idee dat het daarvoor gedaan kon worden.

Mevrouw **Vos**: Helder.

We hebben bij deze verhoren veel organisatieonderdelen van de NS op bezoek gehad. Welk organisatieonderdeel van de NS heeft naar uw idee wél adequaat gereageerd op de geconstateerde problemen?

De heer **Liefting**: Ik denk dat elk bedrijfsonderdeel vanuit zijn verantwoordelijkheid adequaat gereageerd heeft. Ik denk alleen niet dat elke actie tot het gewenste resultaat heeft geleid. Maar ik denk dat iedereen in het proces ... Als wij iets constateerden wat een contract-item was dat NSFSC moest meenemen in de discussie met AnsaldoBreda, gebeurde dat ook. Het heeft niet altijd geleid tot het gewenste resultaat. Mijn zorg zit dus meer in het resultaat dan in het respecteren van de rollen.

Mevrouw **Vos**: Dus de rollen van eenieder werden gerespecteerd, al die organisatieonderdelen deden wat ze moesten doen, maar ergens in de aansluiting, de raakvlakken, van de organisatieonderdelen moet het zijn misgegaan. Is dat wat u zegt?

De heer **Liefting**: Nee, volgens mij zei ik dat niet. Als je iets doorgeeft en dat besproken wordt met, in dit geval, AnsaldoBreda, dan is het resultaat: wat doet AnsaldoBreda daar uiteindelijk mee? En dat resultaat viel tegen. Dat zei ik.

Mevrouw **Vos**: Dus u zegt: alle organisatieonderdelen van NS -- NSFSC, HSA, NedTrain, NS Reizigers en de top -- hebben hun werk op zich goed gedaan, maar uiteindelijk is AnsaldoBreda ...

De heer **Liefting**: Ik kan niet spreken over mensen met wie ik niet gesproken heb. In de voortgang heb ik frequent afstemming gehad met de projectleiders

van HSA en NSFSC en met de directie in het strategisch overleg van NSFSC, HSA en NedTrain. Daar werden de problemen gedeeld en daar werd een afweging gemaakt ten aanzien van de aanvliegroete. Vervolgens deed ieder vanuit zijn rol de actie die daaraan was gekoppeld. Natuurlijk heb je dan een gezonde spanning om tot besluiten te komen.

Mevrouw **Vos**: En hoe verklaart u dan dat de trein uiteindelijk met zo veel problemen uit de dienst moet worden genomen? Waar is het dan misgegaan volgens u, vanuit uw perspectief?

De heer **Liefting**: Vanuit mijn perspectief is het misgegaan bij het uitblijven van de structurele verbeteringen die AnsaldoBreda moest doorvoeren aan de trein. Die hebben te lang op zich laten wachten.

Mevrouw **Vos**: Helder. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik heb nog een feitelijke vraag, want ik snap iets niet en dat kunnen we toch niet hebben. Op 15 januari 2013 wordt geconstateerd dat er een plaat af is gevallen. Tijdens het verhoor hebt u mevrouw Bergkamp uitgelegd dat u of uw mensen vaststelden dat de hele onderzijde beschadigd was, dat er onmiddellijk om een schouw is gevraagd en dat er actie is ondernomen richting ProRail en ook Infrabel. In het verhoordeel met mevrouw Vos zei u dat iemand van de operator, zoals dat heet, van HSA, erbij stond. Maar de 16de reden er nog treinen, ook een Fyra. Die reed toen 160 km/u, zo hebt u verklaard. De Thalys reed waarschijnlijk gewoon op volle snelheid. Die Fyra reed 160 km/u, maar dat was niet omdat er gewaarschuwd was voor die plaat, maar omdat u op de 14de had gesuggereerd: rijd nou langzamer vanwege de sneeuw. Toch?

De heer **Liefting**: Nee, die snelheidsbeperking had betrekking op het weer. Althans, de operator heeft de snelheidsbeperking afgekondigd. Wat zijn beweegredenen precies waren, weet ik niet, daar was ik niet van. Maar ... Nu ben ik even uw vraag kwijt.

De heer **Elias**: Er reed een Fyra op de 16de, nadat op de 15de een plaat van de trein was afgevallen. Die was nog niet gevonden op de 16de. De trein reed langzamer dan normaal, namelijk 160 km/u, op grond van uw advies ...

De heer **Liefting**: Op advies van HSA.

De heer **Elias**: ... omdat er sneeuw lag. Op advies van HSA. Maar had die trein eigenlijk niet ingezet mogen worden als gevolg van het feit dat die plaat nog niet gevonden was? Klopt het dat die niet had mogen rijden de 16de?

De heer **Liefting**: Ik weet eerlijk gezegd niet wat er aan aanvullende opmerkingen gemaakt zijn door de operator tegen het rijdend personeel, nadat de 15de of de 16de zeker was gesteld dat het op de infra an sich vrij baan was. Voor mij als onderhouder was het vooral de vraag: kan ik een trein vrijgeven die in ieder geval veilig kan worden ingezet?

De heer **Elias**: Dat snap ik. Maar eventueel iemand anders binnen NS of HSA had, omdat die plaat nog niet gevonden was, al dan niet moeten besluiten om die dag geen trein met reizigers over de baan te laten rijden?

De heer **Liefting**: Ik weet niet wie die afweging ... Die afweging had ik misschien ook kunnen of moeten maken, ik weet het niet.

De heer **Elias**: Maar u hebt dat in ieder geval niet gedaan.

De heer **Liefting**: Ik heb die afweging in ieder geval niet bewust gemaakt op dat moment, nee.

De heer **Elias**: Welk ander organisatieonderdeel binnen NS of HSA zou die afweging wel hebben moeten of kunnen maken?

De heer **Liefting**: In principe kan elke partij dat zijn. Het kan de infrabeheerder zijn of de vervoerder of de onderhouder. Volgens mij geldt in dat soort situaties dat je elkaar wijst op risico's. Als ik me bewust ben van

een risico, denk ik niet: nou, ik houd mijn mond. Je deelt dat met elkaar om te allen tijde te voorkomen dat risico's waarvan je weet hebt, zich manifesteren.

De heer **Elias**: Oké. De feiten zijn dus dat alle onderdelen daarvan wisten en niet de keuze hebben gemaakt om te zeggen: er gaat geen trein met reizigers overheen, de 16de.

De heer **Liefting**: Ik ben me er in ieder geval niet van bewust.

De **voorzitter**: Mijnheer Liefting, we komen tot een afronding van dit verhoor. De slotvraag is ook aan u: zijn u gedurende uw betrokkenheid nog signalen geworden van onregelmatigheden, van mogelijke fraude of van andere zaken die niet door de beugel kunnen?

De heer **Liefting**: Nee, absoluut niet.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan sluit ik dit verhoor.

Sluiting: 11.45 uur