

**Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 18 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.**

Gehoord wordt: de heer Kruyt (reizigersvereniging Rover), die wordt bijgestaan door de heer Boric.

Aanvang: 9.30 uur

**Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg**

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

In handen van de voorzitter legt de heer Kruyt de belofte af.

De **voorzitter**: Mijnheer Kruyt, welkom als eerste getuige van deze parlementaire enquête. U bent sinds 2010 de voorzitter van Rover, een vereniging van reizigers voor reizigers in het openbaar vervoer. U zet zich ervoor in, het openbaar vervoer in Nederland te verbeteren en u behartigt de belangen van verschillende reizigers in het openbaar vervoer. Wij beginnen het verhoor niet voor niets met u. Wij hebben er juist voor gekozen om met de reizigers te beginnen. De vraag is waarom het beoogde vervoer over de hogesnelheidslijn naar het Zuiden nog niet tot stand is gekomen. Die vraag kun je ook anders stellen, namelijk: waarom heeft de reiziger niet gekregen wat hem indertijd in het vooruitzicht was gesteld? We zien de reiziger nog staan in januari, tevergeefs wachtend op de Fyra, waar hij zo lang naar had uitgekeken.

Mijnheer Kruyt, misschien is het goed om de toeschouwer vandaag mee te nemen in wat er allemaal is gebeurd. Niet iedereen is zo goed op de hoogte van het dossier als u. Wij willen eerst een paar minuten schetsen hoe het allemaal is gegaan. Het gaat hierbij om de hoofdlijnen. Dan kunt u aangeven

of u ons verhaal herkent. We gaan terug naar 1989, toen verschillende ministers van Verkeer, uit België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland, samen tot de aanleg van verbindingen besloten tussen de verschillende Europese steden. Voor Nederland wordt dat in de jaren negentig concreter, wanneer onze voormalige regering besluit tot de aanleg van de HSL-Zuid. Het doel daarvan was de Randstad te ontsluiten en beter bereikbaar te maken. Men had ook een substitutiewens. Dat betekent dat men hoopte dat de reiziger in plaats van het vliegtuig of de auto de trein zou gaan kiezen. Met het ter beschikking komen van die snelle trein zouden veel minder mensen met de auto of met het vliegtuig gaan. De Staat heeft er toen voor gekozen om het gebruik van de hogesnelheidslijn niet automatisch aan een vervoerder in Nederland, de NS, te geven. Geheel in lijn met die tijd werd het vervoer over dat speciale traject aanbesteed. Dat recht heet een "concessie". Dat woord komt nog vaak terug de komende weken. Voor u, mijnheer Kruyt, is dat een heel helder begrip, maar het is niet voor iedereen zo bekend.

De NS won in samenwerking met de KLM de aanbesteding van die zo gewenste concessie. Dat deden de NS en de KLM in een dochteronderneming van de NS: High Speed Alliance (HSA). De afkorting HSA zal vaker terugkomen. De treinen moesten door de Nederlandse Spoorwegen worden besteld. Dat deed NS Financial Services Company, de Ierse dochter van de NS. Die kocht de Fyra's. In vaktaal worden die V250 genoemd. De treinen werden vijf jaar te laat geleverd. Zij hebben maar kort gereden en werden in no-time uit dienst genomen. Inmiddels zijn de treinen teruggestuurd naar Italië en is de NS aan de slag gegaan met alternatief vervoer voor de reizigers. Dat moet naar verwachting in 2021, als ook de nieuwe treinen zijn geleverd, volledig gerealiseerd zijn.

Al die onderwerpen gaan we de komende week bespreken. We willen daarbij zo min mogelijk afkortingen gebruiken, maar af en toe zullen we er niet aan ontkomen. Ik zie dat u knikt, mijnheer Kruyt, dus u herkent het verhaal.

De heer **Kruyt**: In grote lijnen herken ik het zeker. Mijn complimenten daarvoor.

De **voorzitter**: Dan gaan we beginnen. Het verhoor zal met name worden afgenomen door mevrouw Vos, mevrouw Bergkamp en mijzelf. We zoomen in op het belang van de reiziger, op zijn behoeften en op welke manier uiteindelijk in die behoeften is voorzien. De samenwerking tussen België en Nederland is ook wel bijzonder. Daar willen we met u zeker intensief over spreken. De hsl is immers een internationale lijn.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Kruyt, fijn dat u er bent. Ik wil het allereerst met u hebben over de belangen van de reiziger. In 1996 werd besloten tot de aanleg van de hsl. Wat vond Rover in die tijd van het idee om de hsl aan te leggen?

De heer **Kruyt**: Men vond dat een goed idee bij Rover, omdat de spoorcapaciteit in de Randstad al heel lang veel te klein is. De zogenoemde "oude lijn", de lijn van Amsterdam via Haarlem en Den Haag naar Rotterdam, is aangelegd in 1845. Nadien zijn er in de Randstad eigenlijk geen spoorlijnen meer gebouwd. Zoals u weet, is de bevolking sindsdien enorm gegroeid. We zagen dat de spoorlijn steeds meer vol begon te lopen. Behalve de voornemens voor de hsl, waren er ook plannen om in Nederland een beperkt net in te richten waar 200 km/u gereden zou worden. Ook daar paste de hsl helemaal in als een uitbreiding van de noodzakelijke infrastructuur in de Randstad.

Mevrouw **Vos**: Vond Rover het een goed idee om een lijn aan te leggen waarmee je 200 km/u kon rijden?

De heer **Kruyt**: Dat was een plan van de heer Van Witsen. Later is hij hoogleraar geworden, maar destijds was hij, dacht ik, bij de NS werkzaam of in ieder geval erbij betrokken. Dat hebben wij altijd een goed plan gevonden. Rover vroeg zich in die tijd ook af of het mogelijk zou zijn om het bestaande spoor te verdubbelen. Dat is wel degelijk als alternatief geschetst.

Mevrouw **Vos**: Als ik het goed begrijp, vond Rover het in die tijd op zichzelf een goed idee om een extra lijn aan te leggen, maar wilde zij niet per se een hogesnelheidslijn waarmee je 300 km/u kan rijden.

De heer **Kruyt**: Als ik het me goed herinner, is de discussie over 350 km/u pas later ontstaan. Als je er gewoon heel technisch naar kijkt, ligt het voor de hand dat je ... Van Parijs naar Brussel rijd je 350 km/u. In België rijd je zelfs maar 140 km/u. Dat je vervolgens van Antwerpen richting Rotterdam ook die snelheid haalt, is te begrijpen. Maar als het gaat om het betrekkelijk korte stuk tussen Rotterdam Centraal en Schiphol, kun je je afvragen of het de investering waard is geweest.

Mevrouw **Vos**: Oké. U komt op voor de belangen van reizigers. Kunt u opsommen wat de belangen of de behoeften van reizigers zijn?

De heer **Kruyt**: Er zijn verschillende groepen reizigers die gebruikmaken van zo'n internationale verbinding. Aan de ene kant is een segment op de markt bereid om veel geld te betalen als men daar veel comfort en snelheid voor terugkrijgt. Die mensen zijn bereid om het hoge tarief te betalen voor de Thalys. Zij vormen een bepaalde groep op de markt, maar er is ook een grote groep andere mensen, bijvoorbeeld studenten. Er zijn veel Nederlandse studenten die in België studeren. Zij hebben niet het geld om een dure trein te betalen, maar zij hebben wel tijd. Zij vinden het dus helemaal niet erg om een langzamere trein te hebben als zij daar minder voor hoeven te betalen. Er zitten ook categorieën tussenin. Gelet op het verkeer van en naar België, denken wij dat het heel belangrijk is dat er veel mensen naar Brussel moeten. Brussel is de Europese hoofdstad. Een aantal mensen moeten naar vergaderingen van de Europese instellingen, maar er is nog een enorm circuit omheen van alle mogelijke ngo's. Ik geloof dat er wel 5.000 zijn in Brussel. Er zijn dus ontzettend veel vergaderingen. Je weet altijd hoe laat de vergadering begint, maar je weet nooit hoe laat de vergadering zal ophouden. Wij hebben altijd gezegd: je moet een systeem hebben waarbij je flexibel heen en weer kunt. Dat was ons grote bezwaar tegen de reserveringsplicht. Daarbij moet je van tevoren bepalen hoe laat je weggaat,

terwijl je in de praktijk niet weet hoe laat de bijeenkomst is afgelopen.

Kortom: er zijn verschillende groepen reizigers, verschillende segmenten in de markt.

Mevrouw **Vos**: Laten we proberen de andere belangen van reizigers in het algemeen op te sommen. Wat zijn die belangen?

De heer **Kruyt**: Zeer in het algemeen kun je zeggen dat het openbaar vervoer of het treinvervoer het het beste doet bij een hoge frequentie en zo min mogelijk belemmeringen. Als je met het vliegtuig wilt, moet je reserveren. Het voordeel daarvan is snelheid, maar het nadeel daarvan is het gebrek aan flexibiliteit. Het grote voordeel van treintransport is de flexibiliteit.

Mevrouw **Vos**: Hoe zit het met de andere zaken, zoals een redelijke prijs en wifi?

De heer **Kruyt**: Wifi is zeker een punt, maar in 1999 wisten we nog niet wat wifi was. Ik vind het dus een beetje makkelijk om dit achteraf te zeggen. Maar toen de Fyra eindelijk op de rails verscheen, waren wij wel pijnlijk verrast dat er geen wifi in bleek te zitten. Dat vond ik anno 2012 toch wel merkwaardig.

Mevrouw **Vos**: Laten we nog even verder kijken. Hoe zit het met de bagageplekken en de zitplaatsen?

De heer **Kruyt**: Die zaken zijn bijna vanzelfsprekend. Zeker in internationale treinen moet je ervoor zorgen dat er meer ruimte is voor bagage dan in de stoptrein van Zaandam naar Amsterdam. Dat zijn dus wel degelijk dingen waar je op moet letten. Tegenwoordig worden er terecht eisen gesteld aan de toegankelijkheid voor rolstoelen. Dat is ook een onderwerp waar vroeger minder aandacht voor was. Op dat punt schoot de Fyra ook tekort. Natuurlijk willen mensen een prettige stoel hebben om in te zitten; zo is dat.

Mevrouw **Vos**: We hebben een lijst met criteria die goed zijn voor een reiziger. Niet iedereen zal evenveel waarde hechten aan alle criteria, maar

we kunnen wel stellen: hoe meer een lijn voldoet aan die lijst, hoe beter het is voor de reiziger.

De heer **Kruyt**: Het is niet alleen voor de reiziger beter, maar ook voor het bedrijf dat de trein erop laat rijden. Zo'n bedrijf moet tenslotte ook geld verdienen.

Mevrouw **Vos**: Terecht. Het volgende onderwerp betreft deze concessie. In 2001 hebben de NS en de Staat afspraken gemaakt over het vervoer tussen Amsterdam en Brussel. Daarbij gaat het om de concessie waar de voorzitter het net over had. Waren de afspraken die toen in de concessie stonden, goed voor de reiziger?

De heer **Kruyt**: Die waren naar onze mening onvoldoende. We hebben destijds gereageerd op een memorandum of understanding. Rover heeft destijds samen met andere partners in het Locov een vrij uitvoerige reactie daarop geschreven. Daarin hebben we erop gewezen dat het gevaar bestond dat dit een lijn werd die niet is ingebed in het normale systeem. Daar hebben we toen al voor gewaarschuwd: pas op dat je niet een apart bedrijf creëert dat alleen maar van Amsterdam naar Rotterdam en naar België rijdt.

Mevrouw **Vos**: Wat is daar het probleem van?

De heer **Kruyt**: Er is dan met name een probleem met de tarifiering. Je krijgt dan een tarieveneiland. Als ik in die tijd een kaartje kocht voor Amersfoort-Gent -- in Gent zitten mijn collega's,<sup>1</sup> dus ik heb het voorbeeld niet voor niets gekozen -- betaalde ik een NS-tarief tot Rotterdam en betaalde ik het hoge tarief op de hogesnelheidslijn van Rotterdam tot Antwerpen of Brussel en daarna betaalde ik het NMBS-tarief om Gent te bereiken. Je hebt dus drie keer te maken met een systeem. Bij al die systemen begin je altijd met het opstaptarief. In het algemeen is een spoortarief opgebouwd uit een

---

<sup>1</sup> Namelijk van TreinTramBus (toevoeging van de heer Kruyt).

opstaptarief en daarna een degressief tarief. Het opknippen in drie segmenten leidde tot tariefstijgingen van 60%.

Mevrouw **Vos**: Zat dat in de concessie?

De heer **Kruyt**: Dat zat niet in de concessie, maar we hebben ervoor gewaarschuwd dat dit het gevolg zou zijn, tenzij de overheid flankerende maatregelen zou nemen. Dat staat in onze reactie op het memorandum of understanding. We hebben er ook op gewezen dat het de bedoeling was dat mensen minder gebruik zouden maken van het vliegtuig en van de auto. De voorzitter begon heel goed door te zeggen dat dit de bedoeling was. Wij hebben gezegd: dan moet je ook flankerende maatregelen nemen. Maar die maatregelen werden niet genomen. Dit was in hoofdlijnen onze kritische noot op die concessie.

Mevrouw **Vos**: Wat vond Rover destijds van de tariefstelling?

De heer **Kruyt**: In die tijd werd de tariefstelling in het onduidelijke gelaten. Ik herinner mij nog dat we eindeloos aan NS hebben moeten vragen, tot aan 2012 toe, wat voor tarieven er precies werden berekend. Wat ik op het laatst het meest bar en boos heb gevonden, was dat er geen rekening werd gehouden met abonneementhouders. Vergis u niet: er zijn een hoop mensen die dagelijks op de Benelux-trein heen en weer gaan. Er zijn bijvoorbeeld mensen die in Antwerpen wonen en die in Rotterdam werken en mensen die in Amsterdam wonen en die in Antwerpen werken. Wie schetst onze ellende? Eind 2012, vlak voordat die trein ging rijden, bleek dat er met die mensen geen rekening was gehouden. We hebben eindeloos gevraagd naar die tarieven, maar daar waren de NS en de NMBS behoorlijk geheimzinnig over.

Mevrouw **Vos**: De afspraken gingen naar uw smaak dus iets minder over de belangen van de reiziger. Waar gingen de afspraken in die tijd wel over?

De heer **Kruyt**: Welke afspraken bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Ik bedoel de afspraken in de concessie, de afspraken die de Staat en de NS maakten.

De heer **Kruyt**: Volgens mij waren er niet veel afspraken. De Staat heeft heel lang zoiets gehad van: er is een concessie; doe dat maar. Heel lang hebben verschillende bewindslieden een houding gehad van: dit doet de markt; het bedrijf doet het verder allemaal zelf wel. Die houding is eigenlijk pas doorbroken met de komst van minister Melanie Schultz. Zij is de eerste minister die ik nooit heb horen zeggen: ik ga daar niet over. Iedere keer als er wat was, heeft zij wel degelijk haar verantwoordelijkheid genomen. Dat doet de huidige staatssecretaris ook. Ik hoor haar nooit zeggen: ik ga daar niet over. Maar heel lang is die houding er wel geweest. Het was voor ons lastig. We moesten tegen bedrijven aanpraten waarvan we begrepen dat ze problemen hadden. We wisten wel dat ze dat geld moesten terugverdienen. Daardoor is de hele ellende ontstaan.

Mevrouw **Vos**: Het ging dus naar uw idee meer over geld en de afspraken dan over de reiziger.

De heer **Kruyt**: NS had veel geld betaald voor de concessie. Enfin, dat is al bekend. NS moest dat geld terugverdienen. Zij had dus de neiging om te zeggen: wij mikken vooral op de bovenkant van de markt, want we hopen dat we het geld dan terugverdienen. We hebben steeds gewaarschuwd: let op, want het gaat niet lukken. Je kunt ook heel veel verdienen aan de onderkant van de markt als je maar een goed aanbod doet, maar de denklijn was anders.

Mevrouw **Vos**: Dat is helder. Ik kom op een ander onderwerp. Toen er marktwerking kwam in de telecom, werd er een toezichthouder opgericht, namelijk de OPTA. Die hield toezicht op het goed functioneren van die markt. Was of is het markttoezicht op het openbaar vervoer op het spoor goed geregeld?



De heer **Kruyt**: Nee. We hebben bij Rover voortdurend gezegd dat we helemaal niet tegen marktwerking zijn. Er zitten aan marktwerking absoluut heel goede aspecten, maar je moet er wel voor zorgen dat je een marktmeester hebt, iemand die regels stelt en zegt waar je je aan moet houden. We zien het met name in Engeland. Dat land is het verste gegaan met marktwerking. Ik meen dat het spoorvervoer daar in 26 concessies is opgedeeld. Als je daar mee wilt bieden op een concessie, moet je lid van zijn van een branchevereniging. Die branchevereniging stelt eisen en de toezichthouder let op dingen als through-ticketing, waarbij kaartjes van de ene maatschappij naar de andere kunnen doorgaan. De toezichthouder stelt minimale regels, hetgeen de OPTA ook heeft gedaan in de telecom. Dat heeft tot op heden ontbroken in de spoorsector. Het NOVB vervult een beetje die positie als het gaat om tarieven. Maar voor een heleboel dingen wordt die positie niet vervuld.

Mevrouw **Vos**: Het is dus nog lang niet genoeg.

De heer **Kruyt**: Er is geen marktmeester in het huidige systeem.

Mevrouw **Vos**: De afspraken uit de concessie blijken op geen enkel moment te zijn nagekomen. Heeft naar de mening van Rover de concessieverlener -- dat is het ministerie van I en M -- voldoende zijn best gedaan om NS te bewegen die afspraken beter na te komen?

De heer **Kruyt**: Dat kan ik niet helemaal overzien. Ik ben immers niet aanwezig bij gesprekken tussen het departement en de NS. Als ik het mij goed herinner, werd er op een gegeven moment de belofte gedaan om 32 treinen of in ieder geval heel veel treinen op en neer te laten rijden van Brussel naar Amsterdam. De vraag is hoe reëel die afspraken waren. Volgens mij heeft het departement de NS wel steeds aan de concessie gehouden, althans voor zover ik het heb kunnen zien. Ik denk dat het departement heel lang is meegegaan in de hoop van de NS dat de Fyra een succes zou worden. Enfin, wij weten allemaal wat er is gebeurd. Ik denk dat

het departement daarin misschien wat goedgevolg is meegegaan; laat ik het zo uitdrukken.

Mevrouw **Vos**: U hebt dus niet het idee dat het ministerie heel erg zijn best heeft gedaan om de concessie af te dwingen?

De heer **Kruyt**: Ik weet het niet.

Mevrouw **Vos**: Had vanuit het perspectief van de reiziger de hsl-concessie ingetrokken moeten worden?

De heer **Kruyt**: Nee, daar heb ik nooit in geloofd. Nadat de concessie was verleend, kwamen er op een gegeven moment geluiden, ook in de media, dat de concessie moest worden ingetrokken. En dan? Dan rijdt er geen trein meer. Voor ons heeft steeds vooropgestaan dat er treinen moeten blijven rijden. Zoals u weet, hebben wij consistent gepleit voor het behoud van de oude Benelux-trein. Samen met onze Vlaamse collega's zijn we daar consistent in geweest. Je kunt de concessie intrekken, maar wat heb je dan? Dan rijdt er helemaal niets meer. Dat leek ons toch ook geen goede zaak.

Mevrouw **Vos**: U had dus een pragmatische houding?

De heer **Kruyt**: Ja. Je kunt principieel roepen: trek die concessie in. Maar wat dan? Ik weet ongeveer hoelang het bij een regionale vervoerder duurt voordat er een nieuwe concessie is verleend. Provinciebestuurders kunnen u vertellen hoelang zoiets in de praktijk in beslag neemt. Je moet zo'n procedure goed voorbereiden. Je moet je eisen publiceren. Je moet partijen de gelegenheid geven om een tender uit te brengen. Het materieel is niet onmiddellijk beschikbaar. Je bent dus zo twee à drie jaar verder.

Mevrouw **Vos**: Oké. Ik kom op mijn laatste vraag. Sinds 2015 is er een geïntegreerde concessie. De hsl is geïntegreerd in het hoofdrailnet. Is dat beter of slechter voor de reiziger?

De heer **Kruyt**: Dat is beter. We hebben altijd grote twijfels gehad bij het apart houden van de concessie. Wij zeggen steeds dat de hogesnelheidslijn een integraal onderdeel is van het spoorwegnet in Nederland. We moeten niet alleen bekijken hoe die lijn gebruikt kan worden voor het spoorvervoer naar het buitenland. Die lijn is ook heel belangrijk tussen Amsterdam en Rotterdam. Recentelijk las ik in de krant dat er veel storingen zijn. Dat wist ik al; dat is geen nieuws. Maar het goede nieuws is dat steeds meer mensen van die trein gebruikmaken. Dat is precies wat we voorspeld hebben. Als die trein ooit doorrijdt van Breda naar Eindhoven, dan voorspel ik u een sterke stijging van het aantal reizigers. Er is grote behoefte aan een goede en snelle treinverbinding tussen Eindhoven, een swingende stad die het economisch goed doet, en de Randstad en Schiphol. Uiteindelijk is een integratie vele malen beter. Je kunt dan een geïntegreerde dienstregeling rijden en hebt dan een geïntegreerd tariefsysteem. NS Hispeed is nu ook geïntegreerd bij NS Reizigers. Het interessante is dat in België precies hetzelfde is gebeurd. Daar hadden ze een aparte club NMBS Europa, maar die is nu geïntegreerd in hun reizigersbedrijf, met eigenlijk dezelfde redenering.

Mevrouw **Vos**: Ik kom nog even terug op de vraag of de concessie had moeten worden ingetrokken. Op 12 mei 2012 mailde u wel aan de Tweede Kamerleden dat de Staat zich had laten inpakken door NS en NMBS en dat die concessie moest worden ingetrokken.

De heer **Kruyt**: Ik ben vergeten of we het woord "ingetrokken" hebben gebruikt. Dat weet ik niet meer.

Mevrouw **Vos**: Ja, u hebt het woord "intrekken" gebruikt. U sprak van intrekken wegens wanprestatie.

De heer **Kruyt**: Als u dat zegt, dan klopt dat. Het is mij ontschoten dat we dat destijds met zoveel woorden hebben geschreven. Ik herinner mij dat we wel behoorlijk teleurgesteld waren toen we erachter kwamen dat het aantal treinen niet gehaald zou worden. Dat was namelijk een van de belangrijke punten. Er was ons beloofd dat er zestien treinen per dag zouden rijden. Dat

was ook de frequentie van de oude Benelux-trein. Maar geleidelijk aan kwamen we erachter dat er veel minder treinen zouden rijden. Daarom hebben wij steeds gezegd: houd in de tussentijd de Benelux-trein overeind. Ik herinner mij dat we in oktober 2012 nog hele gesprekken daarover hebben gehad met de NS. Toen hebben we gevraagd of ze een plan B hadden als die Fyra het niet zou doen. Tot mijn ontsteltenis zeiden ze: er is geen plan B. Ik zei toen: dat kan niet waar zijn. Daarop zeiden ze: die Fyra-treinen gaan het doen. Ik vroeg vervolgens: maar als ze het nou niet doen, hebt u dan nog de locomotieven, het materieel en de machinisten? Die hadden ze dus niet. Daar zijn wij redelijk scherp in geweest.

Mevrouw **Vos**: U had gemaaid: trek die concessie in, laat een ander bedrijf dat doen; de NS en de NMBS kunnen dan met die oude Benelux-trein rijden.

De heer **Kruyt**: Exact. Dat was de gedachte. Nu weet ik weer waarom ik de woorden "concessie intrekken" had gebruikt. Het ging over de HSA, met de gedachte dat je de Benelux-trein overeind zou houden. Dat was de redenering. Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Dank u wel. Het woord is aan de voorzitter.

De **voorzitter**: We gaan even naar de samenwerking tussen België en Nederland. Dat onderwerp heb ik al aangekondigd. Voor het vervoer moest Nederland samen met België de klus klaren. Hoe beoordeelt u in algemene zin de samenwerking tussen Nederland en België?

De heer **Kruyt**: Die was vanaf dag één rampzalig. Vanaf dag één ging het helemaal fout. Dat heeft alles met het cultuurverschil te maken. In Nederland doe je zaken aan de vergadertafel en in België doe je zaken aan de eettafel. Een ander punt is dat de Belgen in deze hele zaak wezenlijk andere belangen hebben dan de Nederlanders. Dat heeft ook te maken met de financiering van de Belgische spoorwegen. Wat bij ons ProRail heet, heet in België Infrabel. De NMBS moet per trein betalen voor het gebruik van het spoor, terwijl dat in Nederland met een soort lumpsum wordt verrekend. Het

gevolg hiervan is dat de Belgische spoorwegen er belang bij hebben om ook op zo'n lijn naar Nederland iets minder treinen te laten rijden. Als je één keer per twee uur een trein laat rijden, betaal je minder dan wanneer je elk uur een trein laat rijden. Het financieringssysteem zorgt er dus voor dat de NMBS zich anders gaat gedragen dan de NS. Dat soort elementaire dingen moet je weten. Ik heb ontdekt dat de Nederlandse ambtenaren met wie ik sprak dat niet wisten. Ik heb ook ontdekt dat de NS pas na verloop van tijd achter dit soort feitelijkheden is gekomen.

U kunt aan mij vragen waarom ik dit wel wist. Wij hebben altijd een vrij goede relatie gehad met onze Belgische zusterorganisatie TreinTramBus. Ik heb ook veel geïnvesteerd in die relatie. In september 2010 ben ik voorzitter geworden van Rover en in oktober 2010 ben ik naar Gent gereisd om kennis te maken met mijn Belgische collega's en uiteraard ook om met hen te praten. Ik moet zeggen dat die relatie ons veel goed heeft gedaan. Ik ben altijd voortreffelijk geïnformeerd door TreinTramBus. Ik wist precies wat er speelde bij de NMBS en in de Belgische politiek. Ik heb vaak gemerkt dat de NS en ook ambtenaren van de departementen slecht op de hoogte zijn van de Belgische verhoudingen. Ik vind dat niet slim.

De **voorzitter**: Heeft dat volgens u ook bijgedragen aan het feit dat het niet zo'n succes is geworden?

De heer **Kruyt**: Het heeft er absoluut aan bijgedragen. Het Belgische belang is wezenlijk anders en de Belgische onderhandelingscultuur is wezenlijk anders. Men zegt ja omdat het onbeleefd is om nee te zeggen. Het gevolg is dat dan niet datgene gebeurt wat aan de Nederlandse kant verwacht wordt. Ik heb later ook een behoorlijke relatie met de Belgische spoorwegen opgebouwd, maar het gaat daar allemaal heel anders dan in Nederland. Als je daar ontvangen wordt, krijg je behoorlijk te eten. Het idee dat je aan iemand een kop koffie met een koekje serveert, wat wel in Nederland kan, vinden de Belgen ronduit onbeleefd. Ik vind dat je weet moet hebben van dat soort cultuurverschillen als je zaken wilt doen over zoiets belangrijks als een internationale spoorverbinding. Ik heb het gevoel dat die kennis aan de Nederlandse kant behoorlijk ontbreekt.

De **voorzitter**: Bedrijven dienen dus elkaars belangen te kennen. Maar dient er ook vanuit de politiek inzicht te zijn in elkaars belangen?

De heer **Kruyt**: Dat is ook een belangrijke factor. De Nederlandse Spoorwegen worden ook door de politiek vrij strak gecontroleerd, maar in België wordt er op dit gebied nog veel meer gedaan. De verwevenheid tussen politiek en overheidsbedrijven is in België wezenlijk anders dan in Nederland. U zult de heer Descheemaecker nog spreken. Ik heb met de heer Descheemaecker vaak hierover onder vier ogen gesproken. Hij heeft in Nederland gewerkt bij Mackenzie. Hij kent zowel de Nederlandse als de Belgische cultuur. We hebben nogal eens met elkaar gepraat over de verschillen. Ik vind het boeiend dat de Belgen goed weten hoe het in Nederland zit, maar dat de Nederlanders zelden weten hoe het in België zit. Ik geef toe dat het ingewikkeld is. Er zijn zeven regeringen. Wie gaat dan waarover? Je ziet dat Nederlandse bestuurders nogal eens in de fout zijn gegaan.

De **voorzitter**: Toen de concessie werd afgesproken, was er aanvankelijk nog wel wat reuring over. Die concessie gaat over een totale lijn, maar feitelijk hebben we in Nederland tot aan de grens bevoegdheden. Kunt u daar nog iets over zeggen?

De heer **Kruyt**: De Belgen hebben dit volgens mij nooit gewild. In België is er geen marktwerking op het spoor en geen marktwerking in het openbaar vervoer. Ze hebben er dus een totaal andere gedachtegang bij. Ik weet ook wel dat op grond van Europese wet- en regelgeving het internationaal verkeer min of meer vrij is, maar zonder medewerking van de Belgische kant komt daar niets van terecht. U herinnert zich misschien nog wel dat op een gegeven moment Arriva heeft aangekondigd dat zij op verzoek van de gemeente Den Haag een trein zou laten rijden van Den Haag via Rotterdam naar België. Maar aangezien ze vanuit Heerenveen nooit contact hebben opgenomen met België, is dat niks geworden. Je kunt dus niet zonder de andere kant van de grens een internationale verbinding tot stand brengen. Ik

heb het gevoel dat ze in Den Haag van begin af aan de noodzaak hiervan hebben onderschat. Het is noodzakelijk om het met de Belgische overheid en de Belgische politiek eens te worden over hoe je het wilt gaan doen. Die overeenstemming is er nooit echt geweest.

De **voorzitter**: We hebben even ingezoomd op de verhouding tussen de Nederlandse overheid en de Belgische overheid en op de verhouding tussen de NS en de NMBS, de Belgische treinmaatschappij. In deze casus was het ook bijzonder dat de HSA werd opgericht. Hebt u zicht gekregen op de samenwerking tussen de HSA en de NMBS? Hoe verliep die samenwerking? Kunt u ook iets zeggen over het spel met Financial Services, die die trein kocht?

De heer **Kruyt**: De HSA was een constructie van de KLM en de NS, maar de KLM had heel weinig aandelen daarin. Dat is een heel beperkt percentage geweest. Ik heb nooit gemerkt dat de KLM of de HSA nou echt zo belangrijk is geweest. Ik herinner mij dat toen de hele boel fout ging, in 2012/2013, er toch echt gesprekken waren tussen de directie van de NS en de directie van de NMBS. Daar waren wij soms bij betrokken, althans we wisten wat er gebeurde. Ik heb niet gemerkt dat de HSA daar apart nog een geweldig grote rol in heeft gespeeld. Ik moet u eerlijk zeggen dat de kwestie met Ierland voor mij altijd een mysterie is geweest. Ik heb daar ook met Descheemaecker over gesproken en hij zei dat het voor hem ook zeer verrassend was dat hij bij wijze van spreken in Dublin zaken moest doen en niet in Utrecht. Die constructie heeft zich behoorlijk aan mijn waarneming onttrokken.

De **voorzitter**: Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Kruyt, ik wil het graag met u hebben over de start van de Fyra. De start van de Fyra is jarenlang uitgesteld. Wat waren de consequenties daarvan voor de reizigers?

De heer **Kruyt**: Het was heel vervelend. In de eerste plaats werd de Benelux-trein verwaarloosd. De Benelux-trein reed, maar het materieel was oud. Iedere keer werd er gedacht: volgend jaar komt die Fyra. Je zag dat het dagelijks onderhoud aan de Benelux-trein steeds slechter werd. Die trein viel ook steeds meer uit. Als je een trein niet goed onderhoudt, krijg je storingen en uitval. Dat werd zichtbaar. Dat proces heeft dus veel te lang voortgekabbeld. Dat was de meest duidelijke consequentie voor de reiziger.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart 2012 wordt door de NS of de HSA besloten om in december 2012 van start te gaan met de Fyra van Amsterdam naar Brussel. Is Rover nog bij dat besluit betrokken geweest?

De heer **Kruyt**: Rover is niet betrokken geweest bij het besluit om te beginnen, maar ze hebben ons er wel van op de hoogte gesteld. Wij hebben steeds consistent de volgende vragen gesteld. Wat betekent het voor de tarieven? Wat betekent het voor de oude Benelux-verbinding? Het was wel duidelijk dat die werd opgeheven, ondanks het feit dat de Kamer zich regelmatig heeft uitgesproken voor het behoud van de Benelux-verbinding. Daar ben ik de Kamer dankbaar voor. Ook de Belgische volksvertegenwoordiging heeft zich uitgesproken voor het behoud van deze verbinding. Desalniettemin zagen wij de waarheid onder ogen dat ze bezig waren de Benelux-verbinding af te schaffen. Wij zagen laat, maar niet te laat, dat het aantal treinen veel minder zou worden. Dat gesprek weet ik mij vreselijk goed te herinneren. In oktober was ik met de heer Boric bij een gesprek in Amsterdam.

Mevrouw **Bergkamp**: Met wie was dat gesprek?

De heer **Kruyt**: Dat gesprek was met de heer Siebers. Hij was toen directeur van NS.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij was commercieel directeur van HSA.



De heer **Kruyt**: Ja, hij was commercieel directeur van HSA. Bij dat gesprek was ook een van zijn medewerkers, Marjon Kaper, aanwezig. Ik had uit België al de dienstregeling gekregen. Ik wist dus dat ze vanaf december maar één keer per twee uur een trein zouden laten rijden, acht treinen per dag. Siebers zei: de Belgen kennen onze ambitie niet; we gaan met meer treinen rijden. Ik zei toen: dat kun je wel zeggen, maar ik heb die gegevens hier op mijn laptopje. Vervolgens zei Siebers: die treinen zijn veel beter dan de Belgen denken, dus het komt allemaal wel goed; we gaan straks met tien of twaalf treinen rijden. Veertien dagen later verscheen de NS Reisplanner. Dat is een openbaar document. Wat daarin stond, wist ik al: acht treinen. En in de tussentijd kon je omrijden via Maastricht. Dan ben je vier uur onderweg.

Mevrouw **Bergkamp**: U was daar zeer teleurgesteld over. U bent dus niet betrokken geweest bij het daadwerkelijke besluit in maart 2012 om van start te gaan in december?

De heer **Kruyt**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u hebt wel een gesprek gehad met commercieel directeur Siebers.

De heer **Kruyt**: Absoluut. Hij was trouwens geen commercieel directeur. Volgens mij was hij in die tijd algemeen directeur van NS Hispeed.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Vond u het verstandig om in december van start te gaan?

De heer **Kruyt**: Nee. Het is niet verstandig als je je spullen niet op orde hebt. Natuurlijk was dit niet verstandig. Dat had ik bij geruchten al wel vernomen. Ik heb een keer 's avonds in de trein gezeten tussen Amsterdam en Amersfoort en toen ben ik in gesprek geraakt met een monteur die werkte bij Watergraafsmeer. We maakten een babbeltje en hij zei: er zijn vreselijke problemen met die treinen. Er waren al geruchten geweest dat er deuren uit

de trein waren gevallen. Enfin, het was duidelijk dat die treinen er niet klaar voor waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe had u vernomen dat die treinen er nog niet klaar voor waren?

De heer **Kruyt**: Ik heb al gezegd dat ik met een monteur heb gesproken.

Mevrouw **Bergkamp**: Monteurs in Nederland?

De heer **Kruyt**: Ja, ik heb een Nederlandse monteur gesproken die werkt bij Watergraafsmeer. Watergraafsmeer is het grote onderhoudsemplacement van de NS bij Amsterdam.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar liep u dus ook weleens rond.

De heer **Kruyt**: Nee, daar mag ik niet rondlopen. Ik kom in de trein mensen tegen. Als je dagelijks in de trein zit ...

Mevrouw **Bergkamp**: We willen precies uitzoeken hoe u uw informatie kreeg.

De heer **Kruyt**: Ik zat een keer 's avonds in de trein met een man die werkte bij Watergraafsmeer. Hij had een oranje jasje aan en kwam daar net vandaan. Als voorzitter van Rover ga je dan het gesprek aan. Je krijgt natuurlijk ook allemaal informatie via internet. Ik geef toe dat je die informatie niet altijd kunt verifiëren tot op de bron, maar er waren verhalen waaruit bleek dat het slecht ging met die trein.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het dus niet verstandig om van start te gaan, want er was geen alternatief meer, de Benelux-trein.

De heer **Kruyt**: Exact.

Mevrouw **Bergkamp**: U had ook signalen gehoord dat er problemen waren met de treinen.

De heer **Kruyt**: Exact.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u dat ook kenbaar gemaakt bij HSA?

De heer **Kruyt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u erop aangedrongen om nog niet van start te gaan?

De heer **Kruyt**: Ja. We hebben steeds gezegd: je moet pas van start gaan als je voldoende treinen hebt die het doen. En we hebben -- mijn geheugen komt terug -- ook gewaarschuwd voor wat ik "Deense toestanden" noemde. Op grond van de vakliteratuur wisten wij dat er in Denemarken veel problemen waren met de treinen van AnsaldoBreda. Eigenlijk is daar hetzelfde gebeurd: men heeft die treinen afgenomen terwijl ze niet goed genoeg waren. Toen zei het spoorwegbedrijf: oké, we kopen ze en betalen minder, en onze ingenieurs zullen ervoor zorgen dat die treinen het gaan doen. Dat heeft niet gewerkt. Het heeft mij altijd verbaasd dat de NS niet zelf veel eerder naar Denemarken is afgereisd om datgene te constateren wat je op basis van de vakliteratuur had kunnen weten.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe hebt u kenbaar gemaakt bij HSA dat het onverstandig was? U had het net over een gesprek.

De heer **Kruyt**: Ik heb dat daar kenbaar gemaakt bij die directeuren. Ik heb het er ook weleens over gehad bij de NS, hogerop bij Merel van Vroonhoven. Zij zat toen in de board. Ze hadden toen een "raad van bestuur"-model met drie mensen: Bert Meerstadt als voorzitter, Merel van Vroonhoven en iemand voor financiën. Merel van Vroonhoven had de portefeuille buitenland. Ik herinner mij dat ik tegen haar al in een vrij vroeg stadium heb gezegd: pas op, jullie onderdeel NS Hispeed functioneert niet goed. Voor alle

duidelijkheid: dat slaat niet alleen op de verbinding met België. Ook op de verbinding met Duitsland was er veel kritiek.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom op het gesprek dat u hebt gehad met de heer Siebers, toen algemeen directeur en later commercieel directeur. Merkte u in het gesprek dat de heer Siebers echt van start wilde gaan in december?

De heer **Kruyt**: Natuurlijk wilde hij van start gaan. Ze wilden van start gaan. Ik snap dat wel; dat is menselijk. Als je het al die tijd maar hebt uitgesteld, wil je op een gegeven moment van start gaan. Ik vind dat heel begrijpelijk. Laten we wel wezen: men stond ook onder druk van de Tweede Kamer en wellicht ook van de overheid. Er werd gezegd: ga nou eens een keer echt rijden. Ik snap vanuit menselijk oogpunt wel dat je dat wilt.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe vond u het vanuit het oogpunt van de reiziger?

De heer **Kruyt**: Vanuit dat oogpunt vonden wij het onverstandig.

Mevrouw **Bergkamp**: Merkte u ook dat de heer Siebers geen back-up wilde.

De heer **Kruyt**: Wat bedoelt u met "back-up"?

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het net gehad over de Benelux-trein. Er was geen alternatief meer.

De heer **Kruyt**: Of de heer Siebers het nou wilde of niet, hij had het niet geregeld. Hij was duidelijk. Het was klip-en-klaar. Zoals ik al eerder zei, merkten wij dat het materieel niet meer goed werd onderhouden. Dat gebeurde allemaal in afwachting van. Hij was rotsvast overtuigd van het feit dat de Fyra het wel zou gaan doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U had dus in dat gesprek niet het idee dat de heer Siebers wist dat er betrouwbaarheidsproblemen waren? Of was er meer een soort druk om van start te gaan?

De heer **Kruyt**: Natuurlijk heeft hij geweten dat er betrouwbaarheidsproblemen waren, maar hij heeft de impact daarvan onderschat.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat de heer Siebers wist dat er betrouwbaarheidsproblemen waren.

De heer **Kruyt**: Ja, natuurlijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Er was sprake van de druk om van start te gaan.

De heer **Kruyt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op dat moment heeft men ook niet gekozen voor een back-up. U zegt dat de reiziger daar uiteindelijk de dupe van is geworden.

De heer **Kruyt**: Ik voel mij hierin gesterkt door het gesprek dat ik later met de heer Descheemaecker heb gehad. De heer Descheemaecker was de eerste die tegen mij zei: de grootste fout die wij gemaakt hebben, is dat we de klassieke trein eruit hebben gehaald. Dat was het eerste wat hij tegen mij zei. Over deze kwestie was er dus kennelijk wel met de Belgen overlegd.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt ook op een andere manier uw ongenoegen geuit. We hadden het net over het gesprek met de heer Siebers, maar u hebt ook nog een brief gestuurd aan de vooravond van de start, namelijk op 7 december. In die brief was u behoorlijk pittig. U schreef: oude schoenen gooi je niet weg als je pas één nieuwe schoen en een zool hebt.

De heer **Kruyt**: Exact.

Mevrouw **Bergkamp**: U schreef ook dat de reiziger er fors op achteruit zou gaan. Verder schreef u in die brief aan HSA: u bent niet klaar voor de start,

maar u heft wel de Benelux-trein op. Wat waren de reacties van HSA op uw aantijgingen?

De heer **Kruyt**: Op dat moment werd er mooi weer gespeeld. Er is één curieuze hebbelijkheid bij de NS: men denkt altijd dat dingen vanzelf over een tijd weer beter zullen gaan.

(Er klinkt een hoog piepend geluid.)

De **voorzitter**: Ze zijn nu aan de knoppen aan het draaien om het in orde te krijgen. Misschien is het goed dat ze daarmee wachten tot we beginnen met het volgende gesprek.

Excuus, mijnheer Kruyt. We hoorden een galm en dachten dat we misschien die galm konden weghalen. Dat zou u ook wat meer comfort geven. We zijn er blijkbaar niet effectief in geslaagd. Gaat u rustig verder, mijnheer Kruyt.

De heer **Kruyt**: Sorry, ik ben de vraag kwijt.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was wat de reactie van HSA was op uw aantijgingen. Ik las net een citaat voor uit uw brief.

De heer **Kruyt**: HSA zei: het komt allemaal goed.

Mevrouw **Bergkamp**: U had het net over mooi weer spelen.

De heer **Kruyt**: Er werd dus gezegd: het komt wel goed. Ik herinner mij dat we een keer op station Den Haag Hollands Spoor hebben gestaan bij het vertrek van die treinen. Daarbij was ook de wethouder uit Den Haag aanwezig. Hoe heet hij ook alweer? De heer Smit. Enfin, men had sterk de neiging om te zeggen: het valt allemaal wel mee, het komt allemaal wel goed. Dat was ook in de publiciteit de teneur.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 9 december gingen we toch van start met de Fyra Amsterdam-Brussel. Wat vonden de reizigers in die tijd bij de start van de

nieuwe dienstregeling en de nieuwe trein? U hebt al een paar dingen gezegd in antwoord op de vragen van mevrouw Vos, onder andere over wifi. Wat was verder uw indruk van die nieuwe trein en de nieuwe dienstregeling? Welke geluiden waren er?

De heer **Kruyt**: Men was unaniem teleurgesteld omdat er maar één keer per twee uur een trein ging -- dat vindt iedereen vervelend -- en omdat al heel snel bleek dat treinen uitvielen. Dan duurt het vier uur voordat je volgende trein gaat. Het alternatief was in die tijd dat je naar Roosendaal reisde en daar in de stoptrein ging zitten naar Antwerpen, die op elf stations stopte. Daar kregen we bij Rover ontzettend veel klachten over.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren dus veel klachten over de betrouwbaarheid van de trein.

De heer **Kruyt**: Ja, over de betrouwbaarheid van de trein.

Mevrouw **Bergkamp**: U had dat eerder al aangekaart.

De heer **Kruyt**: Ja. Er ging maar één keer per twee uur een trein. Als er dan één uitvalt, krijg je enorme gaten in je dienstregeling.

Mevrouw **Bergkamp**: U sprak net al over de reserveringen en de abonneementhouders.

De heer **Kruyt**: Exact. Er bereikten mij berichten dat mensen die in Brussel bij het Parlement werkten, meteen carpooling gingen regelen. Mensen die gewend waren om regelmatig met de trein te gaan, regelden dat ze met zijn vieren in de auto naar Nederland zouden terugrijden. Die geluiden bereikten ons. Nogmaals, er waren soortgelijke geluiden uit België. Ik wil dat blijven benadrukken. We hadden intensief contact met TreinTramBus. Daarbij was het exact hetzelfde.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u wel. Het woord is weer aan de voorzitter.

De **voorzitter**: De Fyra werd in dienst genomen, maar in heel korte tijd ook weer uit dienst gehaald, om de redenen die u al had aangekondigd. De NS heeft daarna wel de verantwoordelijkheid opgepakt om te bekijken hoe er een alternatief kon worden georganiseerd. Er moet immers wel iets worden aangeboden aan de reiziger. Er zou een tijdelijk alternatief worden georganiseerd en op lange termijn een permanent alternatief voor wat er in de concessie was afgesproken. Het beeld is dat er binnenlandse treinen worden aangeschaft, nieuwe intercity's met veel minder snelheid. Vanuit Rover hebt u ook gezegd: is het eigenlijk wel nodig om met enorme vaart te gaan rijden? Naar verwachting zouden er nieuwe verbindingen komen, misschien zelfs met Londen. Dat werd in ieder geval in het vooruitzicht gesteld. De Thalys zou mogelijk wat verder doorrijden naar Lille. De verwachting was ook dat er extra ritten naar Brussel zouden komen en dat er een zogenaamde Benelux-plus-trein zou komen, die maximaal 160 km/u zou gaan rijden, maar niet rechtstreeks. Die trein zou via Den Haag, via Breda rijden en via een luchthaven bij Brussel rijden. Is Rover ook bij de totstandkoming van dit totale alternatief betrokken geweest?

De heer **Kruyt**: Ja. Daar zijn wij vrij uitvoerig over geconsulteerd. Ik moet u eerlijk zeggen dat er een groot verschil was tussen de houding van de NS en de NMBS voor de "kladderadatsch" en na de "kladderadatsch". Voor de "kladderadatsch" wilde men zich een beetje van Rover afhouden. Al die kritiek en die brieven vond men toch een beetje lastig. Men dacht: wat vervelend allemaal; we bedoelen het allemaal zo goed voor de reiziger. Maar toen de grote "kladderadatsch" kwam, is men veel meer met ons gaan praten over mogelijke andere alternatieven, over betere tarifiering et cetera. Ik vind dat er duidelijk een onderscheid moet worden gemaakt tussen de NS toen en de NS nu. Daar zit echt een verschil tussen.

De **voorzitter**: Neemt u ons eens mee naar de voor- en nadelen van het alternatief dat in het vooruitzicht werd gesteld.



---

De heer **Kruyt**: U begon al over de uitbreiding van de Thalys. Daar waren wij een groot voorstander van. Ook dat is weer zo'n verhaal. Ik meen dat er in die tijd negen Thalys-treinen reden. Idealiter moet je altijd zorgen voor een uurpatroon, maar daar zaten gaten in. Ik herinner mij dat we daar diverse malen ook met de NS over hebben gesproken. De NS kreeg het echter niet voor elkaar. Zij zei: we gaan het proberen in Parijs. Er wordt dan een consultant gestuurd, maar dat helpt niet. Ik weet nog dat de heer Descheemaecker mij opbelde en zei: mijnheer Kruyt, ik heb het geregeld; ik heb Parijs gebeld en er komen twee treinen extra naar Lille. Hij zei verder: dat met Eurostar regel ik ook wel, want ik zit daar in de board. Ik zei: fijn, gefeliciteerd, bingo! Wij vonden het absoluut een succes dat de frequentie van de Thalys werd verhoogd. Zo heb je vrijwel een uurpatroon. Ik dacht: het is nog niet compleet, maar we zitten er toch dichtbij; het zijn absoluut stappen vooruit.

Dan krijg je te maken met de volgende kwestie. Hoe zit het met de Benelux-verbinding, met de klassieke trein? Er zitten verschillende fases in wat u zegt. De eerste fase was een ramp, want toen reden alleen nog maar de stoptreintjes tussen Antwerpen en Roosendaal. Vervolgens kwamen er één of twee wat snellere treinen tussen. Geleidelijk aan hebben ze de frequentie van de Benelux-trein weer verhoogd. Wij zijn er teleurgesteld over -- dat heb ik ook altijd gezegd -- dat de totale reistijd tussen Amsterdam en Brussel te lang is. Ik moet er wel aan toevoegen dat het merendeel van de reizigers tussen Rotterdam en Antwerpen zit. Dat is de corebusiness van die trein. Daar is de reistijd op dit moment niet zo slecht.

Wij maken ons wel zorgen over de toekomst, want men wil dan naar Breda. Daar moet je "kop maken", zoals dat in het jargon heet. De trein gaat de ene kant op en dan moet hij aan de andere kant weer weg. In de conceptdienstregeling, die ik uiteraard weer van de Belgen heb, staat dat er tien minuten gestopt zal worden in Breda. Dat vind ik absurd. We zijn hierover nog pittig in gesprek met de NS. We hebben gezegd: jongens, dit moet toch echt anders; het kan toch niet zo zijn dat die trein tien minuten in Breda stilstaat? Dan kan zo'n trein ook niet concurreren met de auto. Laten we wel wezen: eigenlijk zijn Brussel met 2 miljoen inwoners, Antwerpen met zo'n 600.000 inwoners, Rotterdam met pak 'm beet 700.000 inwoners, Den

Haag met 600.000 inwoners en Amsterdam met 800.000 inwoners heel aantrekkelijk voor goed openbaar vervoer. Normaal gesproken zou je daar elk halfuur een trein moeten hebben, maar door de geschiedenis is dat niet zo. Wil je daar treinvervoer aantrekkelijk maken, dan moet je zorgen voor een redelijke snelheid en voor gebruikelijke dingen als redelijke tarieven, comfort et cetera. Snelheid en een normale frequentie zijn van belang, maar daarvan is nog geen sprake.

De **voorzitter**: U schetst heel helder dat er verschillende wensen zijn. Het is prima om snel te gaan.

De heer **Kruyt**: Ik heb al eerder gezegd dat het verschillende markten zijn. Gebleken is dat het aantal reizigers op de Thalys tussen Brussel en Antwerpen met 40% is gestegen. Er is dus wel degelijk een markt voor hoge snelheid.

De **voorzitter**: De Thalys is een heel kostbare trein. Daarnaast is er een trein waarvan uit de berekeningen blijkt dat die er langer over doet dan vroeger de Benelux-trein.

De heer **Kruyt**: Dat is niet goed. Daar zijn wij het dus niet mee eens.

De **voorzitter**: Oké. Dat is helder. Dat geeft u ook vandaag stevig weer. Die boodschap wordt dus continu afgegeven.

De heer **Kruyt**: Dat klopt. Daar zijn we voortdurend over in gesprek.

De **voorzitter**: Wat vindt u ervan dat er elke keer wordt gezegd dat dit een volwaardig alternatief is?

De heer **Kruyt**: Tja, wat is een volwaardig alternatief? Ik vergelijk het even met het treinverkeer in het binnenland. De meeste steden in Nederland worden elk halfuur met een intercity verbonden. Dat is een normale frequentie. Als je België ziet als een heel exotisch buitenland, dan is het

anders. Maar als je het gewoon ziet als één grote markt, dan zie je dat er heel veel verkeer is, maar dat men nu vooral in de auto zit. Een doodgewone doorgetrokken intercitytrein van Amsterdam naar Brussel en omgekeerd zou dan een alternatief zijn. Aan de ene kant die intercitytreinen en aan de andere kant de hogesnelheidstreinen zouden voor mij dus een volwaardig alternatief zijn.

De **voorzitter**: U ziet dus uiteindelijk wel het belang van een geïntegreerde concessie?

De heer **Kruyt**: Exact.

De **voorzitter**: Kunt u nog iets vertellen over wat daarbij voor u van belang is?

De heer **Kruyt**: U hebt het dus over de geïntegreerde concessie. Het is van belang dat het daarmee mogelijk wordt. Als je een apart eilandbedrijf zou hebben tussen Nederland en België, wordt het altijd ingewikkeld. Dat zien we ook al een klein beetje met de Thalys. Door zijn constructie is de Thalys ook een beetje een eilandbedrijf. Dan zie je dat een aantal dingen niet goed geregeld zijn. Ik noem een voorbeeld. Als de Thalys uitvalt, dan zou je op grond van Europese wet- en regelgeving met de Benelux-trein moeten kunnen rijden. Omgekeerd: als de Benelux-trein uitvalt, zou de Thalys die reizigers moeten overnemen. Dat doen ze echter niet. Dat is nog een van onze strijdpunten. Volgens ons houden ze zich niet aan de Europese afspraken op dit punt. Je hebt de verplichting om elkaars reizigers over te nemen als een trein strandt of als een dienst is ontregeld.

De **voorzitter**: Ieder gaat dus nog altijd voor zijn eigen belang?

De heer **Kruyt**: Ja. Thalys is ook een sterk Frans bedrijf, met een duidelijke Franse manier van de boel aansturen. De NS heeft, denk ik, een enorme kans gemist door in het verleden geen aandelen te kopen en zichzelf

daarmee niet in een positie te manoeuvreren waarin zij macht over het bedrijf zou hebben. Dat is wel te merken.

De **voorzitter**: Denkt u dat de Belgische spoorwegen hun belang bij het alternatief uiteindelijk beter hebben weten te behartigen?

De heer **Kruyt**: Ja, financieel zeer zeker. Ze hebben maar drie treinen afgenomen, terwijl Nederland er zestien heeft afgenomen. Maar die zestien treinen waren natuurlijk voor een belangrijk deel bedoeld voor het binnenlands vervoer. Ik denk dat de Belgen op tijd hebben besloten dat het geen zin had om te proberen die treinen op te knappen en te repareren. Wat ik ervan weet, is dat de Nederlandse Spoorwegen nu geld aan de Belgen betalen om ervoor te zorgen dat de Benelux-trein überhaupt rijdt. Ik heb de indruk dat de Belgen het wel heel erg slim hebben uitonderhandeld. Vergist u zich niet: de NS stond onder sterke politieke druk om te leveren. Als de wederpartij weet dat je onder druk staat, dan maakt zij daar gebruik van. Dat is dus gebeurd.

De **voorzitter**: We komen een beetje tot een afronding. Laten we het geheel overzien. De HSL-Zuid is aangelegd met bepaalde ideeën, belangrijke ideeën om reizigers te kunnen bedienen. Dat is een kostbare aangelegenheid geweest.

De heer **Kruyt**: Jazeker.

De **voorzitter**: Het heeft lang geduurd. Er was sprake van vertraging. Er zijn veel eisen gesteld. Nu hebben we wel een Thalys. Daar is men gelukkig mee. Anderen verdienen daar geld mee. We hebben een Benelux-trein die er nu langer over doet dan de eerdere Benelux-trein. We betalen daar nog geld voor, terwijl de gedachte was dat we in Nederland een deel zouden terugverdienen met de aanleg. Hoe kijkt u naar de financiële verhoudingen?

De heer **Kruyt**: Het idee dat je het geld zou terugverdienen, is natuurlijk vanaf dag één volslagen naïef geweest. Dat is ook in het buitenland nergens gebeurd.

De **voorzitter**: Wij hebben begrepen dat het bijna een kwart zou zijn.

De heer **Kruyt**: Hoeveel?

De **voorzitter**: Bijna een kwart.

De heer **Kruyt**: Dat zou zomaar kunnen, maar ik vind het een naïeve gedachte. In het buitenland zijn ook hogesnelheidslijnen aangelegd: in Frankrijk, in Duitsland, in Italië en in Spanje. Die zijn daar altijd aangelegd met de gedachte dat je daarmee de infrastructuur van je land verbetert. Er is nooit gezegd: het is een soort verdienmodel. We leggen in dit land kanalen en wegen aan, maar niemand verlangt dat de scheepvaart onmiddellijk meer gaat betalen voor het kanaal of dat auto's meer motorrijtuigenbelasting gaan betalen. Het is dus een merkwaardige gedachte geweest dat je de hogesnelheidslijn zou moeten terugverdienen met een concessiemodel alleen maar voor die ene lijn. Ik heb het gevoel dat dat model nooit had kunnen werken. U schetst een beeld van de hsl, maar u moet daar één ding aan toevoegen, namelijk dat er ook heel veel mensen in het binnenland van die lijn gebruikmaken. Ik verwacht dat zeker tussen Amsterdam en Rotterdam het aantal reizigers nog enorm kan stijgen en zal stijgen. Als de verbinding wordt doorgetrokken naar Eindhoven, verwacht ik een soortgelijk effect op de zuidkant van die lijn. Dat is het binnenlands effect. Het aantal binnenlandse reizigers zou weleens groter kunnen zijn -- ik heb de getallen niet paraat -- dan het aantal reizigers dat de grens overgaat, tenzij NMBS en NS kans zien om de hoge snelheid die nou eenmaal kan worden gehaald, beter te benutten. Waarom zou dat niet kunnen? Waarom zou je daar niet een andere vorm van treindienst op kunnen rijden? In de toekomst moet dat mogelijk zijn.

De **voorzitter**: U gaf helemaal in het begin van het verhoor aan dat Rover zich wel de vraag heeft gesteld of de investering die uiteindelijk is gedaan, het allemaal wel waard is geweest. Maar u geeft ook aan dat men nog allerlei ambities kan hebben. U denkt: als ze allemaal een tandje bij zetten, wordt het misschien in de toekomst nog wel wat, althans als we het in een brede concessie zien. Begrijp ik dat goed?

De heer **Kruyt**: Ja. Zo kun je het ook wel zeggen. Dan heb ik het niet alleen over een brede concessie. Binnen Nederland geldt het zeer zeker; dat heb ik u geschetst. Dan heb ik het dus over de verbindingen. Aan de andere kant blijf ik ervoor pleiten dat er op alle niveaus heel goed en intensief met de Belgen wordt gesproken, met respect voor elkaars belangen, met respect voor elkaars cultuur. Dan denk ik dat er op de treindienst tussen Nederland en België wel degelijk grote verbeteringen voor de reiziger mogelijk zijn. De investering waar u over sprak, is een hoop geld; dat ben ik met u eens. Maar die komt dan toch in een ander perspectief te staan. Ik vind ook dat je bij dit soort dingen moet denken aan een termijn van 40 of 50 jaar. Een spoorlijn gaat door de bank genomen zo lang mee.

De **voorzitter**: Mooi. Het is in ieder geval heel belangrijk dat Rover aangeeft waar de wensen liggen en waar er aansporingen blijven bestaan. Ik ga even terug naar de doelen uit de planologische kernbeslissing indertijd. De idealen waren: we halen de reizigers in de trein; we gaan ze niet meer laten vliegen en we gaan ze uit de auto halen. Hebt u het idee dat een van die doelen ook maar enigszins is bereikt?

De heer **Kruyt**: Nee, dat is waarschijnlijk niet gelukt. Ik heb eens gesproken met de directeur van Schiphol, Nijhuis. Hij heeft mij toen verteld dat Schiphol het liefst heeft dat er niet meer wordt gevlogen op korte afstanden. Ze willen de capaciteit op Schiphol namelijk gebruiken voor lange-afstandsvluchten. Daarom was Nijhuis teleurgesteld dat er nog steeds vliegtuigen gaan tussen Amsterdam en Brussel. Hetzelfde verhaal werd trouwens verteld over Düsseldorf. Daarvan zei hij ook: we hebben daar liever een goede treindienst; dan hebben wij meer capaciteit voor intercontinentale vluchten.

De doellijnen met de luchtvaart zijn kennelijk niet gehaald. Ik ken de cijfers niet over wat in het jargon heet ... Sorry, ik mag geen jargon gebruiken, maar ik doe het toch even.

De **voorzitter**: Als u dat doet, dan zal ik het uitleggen.

De heer **Kruyt**: In het jargon heet het de "modal split". Daarbij gaat het om de verdeling: zoveel mensen met de auto en zoveel mensen met de trein. Ik vrees dat de modal split naar België voor het openbaar vervoer heel slecht ligt. Het is niet gelukt om de reiziger uit de auto te krijgen. Ik weet niet of u weleens in Antwerpen komt, maar de ringweg rondom Antwerpen is knap vol.

De **voorzitter**: Vanuit Brabant horen we altijd de fileberichten in Europa. Die ringweg is een megaknelpunt.

De heer **Kruyt**: Exact. Hier had het spoorvervoer het dus beter moeten doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Kruyt, ik denk dat u vandaag heel helder heeft kunnen beschrijven wat van de kant van de reizigers de ambitie is. Het is heel fijn om te horen dat de ambitie blijft bestaan, maar u zegt ook: voorlopig zijn de zaken die we hadden willen hebben, er nog niet. We spreken vanmiddag ook met andere partijen, waaronder het ministerie. De heer Elias heeft nog een vraag. Dan maken we misschien een bruggetje naar vanmiddag, want die vraag gaat over het ministerie.

De heer **Elias**: Ik heb één vraagje. Toen mevrouw Vos u vragen stelde, zei u bijna in een bijzin: de ambtenaren bij Verkeer en Waterstaat hebben wat goedgelovig de NS gevolgd. Kunt u daar nog iets meer over zeggen? Vond u dat die ambtenaren niet bekwaam waren? Of vond u dat ze te makkelijk megingen in wat de NS wilde?

De heer **Kruyt**: De kennis op het gebied van spoorwegen is op het departement jarenlang zwaar verwaarloosd. Men heeft te lang gedacht: we hebben marktwerking. De minister en de staatssecretaris hieven dus de

handen omhoog, zo van: de markt zoekt het maar uit. Dat had ook consequenties voor de wijze waarop het ambtelijk apparaat werd ingericht. Dit is veranderd. Ik praat dus over toen. Ik moet zeggen dat er de laatste drie jaar, ook door de secretaris-generaal, voor is gezorgd dat de capaciteit en de kwaliteit van de mensen op die afdeling, die zich met openbaar vervoer bezighouden, aanzienlijk zijn gestegen.

De heer **Elias**: Maar u maakte die opmerking toen mevrouw Vos u ondervroeg over de periode van de concessieverlening rond 2000. We praten dus over die periode.

De heer **Kruyt**: In mijn waarneming is de kwaliteit van het departement op dit punt verbeterd vanaf ongeveer 2011/2012. Voor die tijd was de kwaliteit dus matig.

De **voorzitter**: We komen tot een afronding van het eerste verhoor. Het is voor een parlementaire enquêtecommissie altijd belangrijk om zicht te krijgen op de problematiek, waarheidsvinding, aanbevelingen. Maar het is wel mooi om in ons eerste verhoor al meteen aansporingen te horen, opdat datgene wat we met elkaar hadden beoogd maar wat nog niet tot stand is gekomen, misschien ergens in de toekomst toch het licht mag zien. U hebt daar vandaag uw bijdrage aan geleverd. Wij danken u zeer.

Sluiting: 10.25 uur.