

**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 Pans (ministerie van Verkeer en Waterstaat), die wordt bijgestaan door mevrouw Heijstek van Leussen.

Aanvang: 11.00 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 Pans de belofte af.

De **voorzitter**: Mijnheer Pans, u was van 1998 tot en met 2002, dus vier jaar lang, als secretaris-generaal van destijds het ministerie van Verkeer en Waterstaat betrokken bij de NS en bij het hsl-dossier. Vanaf 2002 maakte u een halfjaar lang deel uit van de raad van commissarissen van de NS.

Tijdens dit verhoor spreken wij met u over een aantal zaken die spelen in deze periode. Wij spreken met u over de plannen van het kabinet met het spoor. Wij spreken ook over de invulling van het vervoer over de HSL-Zuid. Verder spreken wij over de aanbesteding van de concessie en over de totstandkoming van de concessieovereenkomst. Wij gaan vrij gedetailleerd in op de concessie en op het hele proces. Dat doen wij omdat wij zien dat het een belangrijke, vrij dominante rol heeft gespeeld in het hele dossier.

Daarom zullen wij daar dus vrij gedetailleerd met u over spreken.

Wij beginnen met de hoofdlijnen van het doel om te komen tot het recht van de Nederlandse Spoorwegen om over de hsl te gaan rijden. Bij uw aantreden in 1998 speelden er verschillende zaken ten aanzien van de NS en de toekomst van het spoor. Schetst u voor ons eens de plannen van de

kabinetten-Kok I en II en het ministerie over de meer bedrijfsmatige aanpak van de NS en het aanbrenge van marktprikkels en mogelijk zelfs privatisering.

De heer **Pans**: Daarvoor moet je eigenlijk teruggaan naar het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) waarin een paar belangrijke uitgangspunten voor het vervoersbeleid voor ons land staan geschetst. Ik zal het heel kort aanduiden. De achterlandverbindingen moesten versterkt worden. Daar is uiteindelijk de HSL-Zuid uit ontstaan. Toen waren er ook plannen voor de HSL-Oost en niet te vergeten de Betuweroute. Een belangrijk punt was ook dat er "geleiding van mobiliteit" zou komen, zoals het in het jargon van toen heette. Dat kreeg later de naam "betaald rijden", "rekeningrijden" en noem maar op. De automobilititeit zou beprijsd worden waardoor de overstap van autovervoer naar treinvervoer bevorderd zou worden. Een belangrijke rol speelde ook de "substitutie van vliegverkeer" -- ook weer zo'n jargonterm -- door lange ov-lijnen. Bij de sturingprincipes golden toen als belangrijke uitgangspunten marktwerking en liberalisatie; laat ik het zo samenvatten. Dat betekende dat er nieuwe spelers op de markt van het openbaar vervoer zouden komen, omdat van oudsher zowel bus-, tram- als treinvervoer in handen was van bekende spelers. Er zou dus concurrentie komen met als bedoeling een naar verwachting beter product voor de reiziger en mogelijk ook lagere kosten voor de overheid. De verwachting was immers dat de vervoerders een deel van de kosten die de overheid zou maken, zouden betalen via gebruiks- of concessievergoedingen. Daaruit is het idee ontstaan dat, terwijl de overheid voorheen 100% van de investeringen in infrastructuur voor haar rekening nam, een deel van de kosten nu terug zou komen via een vergoeding voor het gebruik. Dat gold overigens niet alleen voor de hsl, maar ook voor de Betuweroute en voor het kernnet van de Nederlandse Spoorwegen.

De **voorzitter**: Laten wij even heel specifiek kijken naar de NS. Een aantal zaken speelt tegelijkertijd, zoals de prestatienormen en het wat zakelijker aanpakken, zoals ik begrijp. Kunt u iets zeggen over decentralisaties?

De heer **Pans**: De spoorwegen beschouwden eigenlijk alle treinverbindingen als kernnet. In het beleid was het de bedoeling om een deel van het lijnennet open te stellen voor andere aanbieders. Daar waren ook buitenlandse aanbieders in geïnteresseerd. Je zou dan geleidelijk aan een verbetering van de prestatie krijgen in het overgrote deel van het vervoer over de spoorwegen dat toch bij de NS zou blijven, doordat andere spelers op bepaalde delen van het spoornet vervoer realiseerden, mogelijk op een andere manier dan de spoorwegen dat deden.

De **voorzitter**: Heeft de privatisering effect gehad op afsplitsingen van taakorganisaties? Werd dus niet meer alles door de NS gedaan, maar slechts een aantal zaken?

De heer **Pans**: Op aangeven van de commissie-Wijffels -- dan gaan we een paar jaar terug in de tijd -- was al besloten om drie onderdelen van de spoorwegen een aparte plaats te geven. Je had de verkeersleiding, die de capaciteitsverdeling moet doen. Die was apart gepositioneerd. Je had daarnaast het infrastructuurbedrijf, dat toen "RIB" heette en dat later de naam "ProRail" heeft gekregen. Bovendien had je het reizigersbedrijf, de spoorwegen zelf. Alle drie deze onderdelen moesten een afzonderlijke rol spelen. Voor met name de verkeersleiding en het infrastructuurbedrijf was het van belang dat die een verzelfstandigde positie zouden krijgen, omdat er immers andere spelers zouden komen.

De **voorzitter**: Hoe keek de NS naar dit alles wat u beschrijft, dus naar de privatisering en de marktwerking?

De heer **Pans**: De NS is nooit een heel groot voorstander van opsplitsing geweest, maar toch voelde de NS ook wel wat voor de privatisering van het bedrijf zelf, omdat ze toch ook kansen daarin meende te zien. U herinnert zich wellicht dat de spoorwegen in die tijd al aan het bekijken waren of ze in het buitenland vervoersdiensten konden aanbieden, met name in het Verenigd Koninkrijk. Dat is namelijk een van de EU-landen die zich het vroegst hebben opengesteld voor marktwerking.

De **voorzitter**: U zegt dus dat het wat zakelijker benaderd werd. Ook vanuit de NS had men daar dus wel oren naar. Maar toen kwam ineens het plan om het vervoer over de HSL-Zuid aan te besteden. Hoe keek de NS daarnaar?

De heer **Pans**: Het is niet helemaal het aanbesteden van de HSL-Zuid. Het begon met het uitgangspunt dat de NS met uitsluiting van andere spelers als eerste de gelegenheid zou krijgen om een bieding te doen op het binnenlandse deel. Het binnenlandse deel van het hsl-vervoer was dus van begin af aan gereserveerd voor de Nederlandse Spoorwegen en het buitenlandse deel zou aanbesteed moeten worden. Dat had overigens ook te maken met het gegeven dat in die jaren het algemene beeld was dat we ook in de Europese Unie uiteindelijk de weg opgingen van de aanbesteding van internationale vervoersdiensten.

De **voorzitter**: Daar komen we zo meteen uitgebreid over te spreken. We kijken nog even naar het idee dat de NS het recht om internationaal te gaan rijden een beetje moest bevechten. Hoe ging dat? Hoe werd er onderhandeld?

De heer **Pans**: Dat is in fasen gegaan. Dit was een uitgangspunt dat al was neergelegd in de PKB (planologische kernbeslissing) rond de HSL-Zuid. Daar werd al onderscheid gemaakt tussen het binnenlands vervoer aan de ene kant, waarbij de NS als enige in staat zou worden gesteld om een bod te doen, en de aanbesteding voor het internationale deel aan de andere kant. De spoorwegen zijn daar nooit heel blij mee geweest en ik denk dat daar twee redenen voor waren. Ten eerste heeft de NS altijd heel sterk geloofd in een integraal netwerk van al die vervoersdiensten. Het gaat daarbij niet alleen om de HSL-Zuid, maar later ook om de HSL-Oost. Ten tweede was er natuurlijk ook een zekere vrees dat er spelers zouden komen die misschien wel onder heel gunstige voorwaarden de concurrentie zouden aangaan met de NS, bijvoorbeeld spoorbedrijven uit Duitsland en Frankrijk waar men op dat moment nog niet zo ver was met het uit elkaar halen van de drie poten die ik zo-even noemde, namelijk verkeersleiding, infrastructuur en het

vervoersbedrijf. Er bestond dus altijd een zekere vrees, zeker als het om de Fransen ging. Men dacht: dan krijgen we straks concurrentie van een staatsbedrijf waar veel subsidie ingestopt wordt.

De **voorzitter**: De NS had dus grote zorgen. Kunt u iets zeggen over de lobby van de NS, bijvoorbeeld naar verschillende partijen?

De heer **Pans**: De spoorwegen hebben er nooit een geheim van gemaakt dat zij het niet verstandig vonden om dit zo te gaan doen. Als je de hele geschiedenis er nog eens op naleest, zie je dat dit regelmatig behoorlijk wat draagvlak vond in de Tweede Kamer, die in dezelfde periode toch ook vaak dat soort signalen afgaf. Men vroeg zich af of de spoorwegen op deze manier wel een eerlijke kans kregen.

De **voorzitter**: Als ik naar u luister, ontstaat bij mij een beetje de indruk alsof iedereen dacht: we gaan privatiseren en er zijn wel wat zorgen daaromtrent. Ik houd nu even een stukje aan u voor waaruit blijkt hoe de verhoudingen op dat moment misschien lagen. Ik lees voor uit een analyse waarin staat dat de NS een keiharde onderhandelaar is die sterk is in het op tafel leggen van nieuwe eisen en omstandigheden die problematiseren. Ook staat er: de NS volgt steeds haar salamtactiek; op elk punt kan de NS weer een nieuwe lobby activeren. Dat klinkt niet alsof er een beetje zorgen waren. Het lijkt erop dat de gedachte was: we gaan privatiseren en we maken het een beetje zakelijker.

De heer **Pans**: Ik schat in dat u net hebt geciteerd uit de strategische analyse die ooit gemaakt is toen Verkeer en Waterstaat midden in de onderhandelingen zat. Dan probeer je een inschatting te maken van de manier waarop de andere onderhandelingspartner in het proces zit. Ik herinner mij daarvan dat de NS sterk de integraliteit van het geheel bleef benadrukken en dat de NS het betalen van de kosten van een deel van de infrastructuur zou blijven problematiseren. Ook zou de NS zeggen dat ze het niet goed vond als stadsgewestelijk vervoer naar andere spelers zou gaan.

De **voorzitter**: Ik wil mij even concentreren op de HSL-Zuid en het internationale vervoer. We zien dat de NS daar echt serieuze problemen zag en dat ze daarin een hard spel speelde, volgens uw eigen analyse.

De heer **Pans**: Dat kan ik de NS ook helemaal niet verwijten, want het was een bedrijf dat zo veel mogelijk zijn eigen markt wilde beschermen. Als die markt vergroot werd doordat er nieuw vervoer bijkwam, deed NS haar uiterste best om dat vervoer ook te krijgen. Ik zal niet zeggen dat ze rupsje-nooit-genoeg was, maar de NS zei wel: als dit bedrijf een sterke positie wil hebben en houden, moeten we niet allemaal dit soort dingen gaan doen, en moeten er dus ook geen nieuwe spelers komen.

De **voorzitter**: U wilde een zekere beweging bij de NS; juist om de situatie te schetsen waar we net mee begonnen. Was de hsl daarin niet een soort troefkaart?

De heer **Pans**: Ik geloof niet dat de HSL-Zuid daarin als troefkaart is gebruikt. Vanaf het begin was de inschatting: dit is een bijzondere lijn, dit is echt iets wat Nederland in die mate nog niet eerder gedaan heeft. Wij hadden twee grote projecten in die tijd: de hsl en de Betuweroute. De Betuweroute laten wij nu even buiten beschouwing. Er ging heel veel overheidsgeld naar de hsl. Daarvan moest wel een deel terugkomen, maar het overgrote deel zou toch gewoon betaald worden door de belastingbetaler. Dan wilde je ook het beste product hebben. Het stond niet op voorhand vast dat de spoorwegen ook voor dat vervoer de beste speler zouden zijn. Daarnaast moest je rekening houden met de mogelijkheid dat er een sterke neiging was om met name het internationale vervoer internationaal aan te besteden. Het was dus geen instrument dat je gebruikte om de NS op een andere manier van werken te brengen. Het was wel toegespitst op de hsl vanuit de sterke overtuiging dat je met zo'n nieuw product -- want dat was het voor Nederland -- niet op voorhand op de oude manier aan de slag zou gaan.

De **voorzitter**: Hoe keken de verschillende ministers daarnaar? Had de minister van Verkeer en Waterstaat dezelfde visie daarop als bijvoorbeeld de minister van Financiën?

De heer **Pans**: Die hadden natuurlijk verschillende invalshoeken. Voor de minister van Verkeer en Waterstaat was de primaire invalshoek dat er een goede treindienst zou ontstaan, dat uiteraard het hele project op tijd en binnen het budget gerealiseerd zou worden en dat we tot een goede vervoersconcessie zouden komen. Uiteraard was Verkeer en Waterstaat in die jaren niet alleen bij het openbaar vervoer betrokken. Hetzelfde gold ook voor het personenvervoer met de auto met het rekeningrijden, want dat was eigenlijk het derde grote project waar Verkeer en Waterstaat in die jaren mee bezig was.

De **voorzitter**: Ik wil het even bij het spoor houden.

De heer **Pans**: Verkeer en Waterstaat was ook wel bezig om te kijken naar een ander sturingsarrangement. Voor de minister van Financiën was het uitgangspunt heel sterk dat men een deel van de investering terug wilde krijgen. Bij Financiën speelde het financiële belang een belangrijke rol en bij Verkeer en Waterstaat meer het verkeersbelang. Het ministerie van Economische Zaken moet ik ook noemen, want dat speelde ook een rol hierin. Dat ministerie was al een aantal jaren heel sterk de woordvoerder van het principe van de marktwerking en de liberalisatie.

De **voorzitter**: Dat was allemaal in de tijdgeest van liberalisering en marktwerking, maar de NS wilde graag het totaalbeeld houden. Het spel werd eigenlijk gespeeld rondom de HSL-Zuid waarin de neuzen duidelijk niet altijd dezelfde kant op stonden, gelet op het feit dat ik u net voorhield. Mag ik het eerste deel even zo samenvatten?

De heer **Pans**: Ja, dat klopt. Ik voeg er nog aan toe dat dit niet alleen in het vervoer speelde, maar ook bij de post en de telecom. Daar zijn exact dezelfde discussies gevoerd. Ook daar speelde precies hetzelfde vraagstuk.

Dat waren van oudsher ook sterke spelers die een deel van hun markt kwijt zouden raken door marktwerking en liberalisatie.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: U zei zojuist dat het van meet af aan de bedoeling was dat het binnenlands vervoer over de hsl gegund zou worden aan de NS, althans in die zin dat de NS het eerst een onderhands bod zou mogen doen. Was er geen verschil van opvatting tussen Kok I en Kok II? Tijdens het kabinet-Kok I was mevrouw Jorritsma de verantwoordelijke minister. Stuurde zij meer aan op volledige aanbesteding?

De heer **Pans**: Nee, dat heb ik niet zo ervaren. De lijn die ook heel nadrukkelijk in de PKB werd geschetst, was dat we het zo zouden doen. Het is later in de nota Derde eeuw spoor heel precies zo geformuleerd. En het was eigenlijk vrij logisch om dat zo te doen, omdat het binnenlandse deel van de hsl, hoe je het ook wendt of keert, parallel zou lopen aan dezelfde lijn, maar dan via het kernnet van de Nederlandse Spoorwegen. Wat meer aan vervoer op de hsl op het binnenlandse deel zou ontstaan, zou tot -- ik gebruik de termen van die tijd -- "kannibalisering" van het bestaande net leiden. Het was dus evident dat die dingen iets met elkaar te maken zouden hebben.

De heer **Van Gerven**: Mag ik het als volgt samenvatten? Volgens u waren de meningen van minister Jorritsma en minister Netelenbos dus volledig congruent als het ging over het in eerste instantie binnenlands gunnen aan de NS.

De heer **Pans**: Ik heb daar geen verschil in gezien. Ik heb minister Jorritsma maar een paar maanden meegemaakt bij Verkeer en Waterstaat. Maar ik heb geen licht tussen die ministers gezien.

De heer **Van Gerven**: Binnen het kabinet was er dus een voorkeur voor aanbesteding. U zegt: binnenlands zou het in ieder geval aan de NS moeten worden gegund. Had dat ook uw voorkeur? Was u het daarmee eens?



De heer **Pans**: Jazeker, eigenlijk om de redenen die ik zo-even al noemde. Overigens vond ik niet dat de NS het sowieso moest krijgen. De NS moest wel met een goed bod komen, maar dan zou het ook heel erg logisch zijn dat de spoorwegen dat vervoer zouden krijgen.

De heer **Van Gerven**: U vond dat logisch en terecht.

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De NS maakte zich ook zorgen om de lijn naar Brussel, dus om het stukje vanaf de grens naar Brussel toe, met name omdat de NS ook de Benelux-trein exploiteerde, die bijzonder lucratief was. De NS was er dus veel aan gelegen om dat stuk te behouden. Waren dat verlangen en die nadrukkelijke wens bekend bij het ministerie?

De heer **Pans**: Sterker nog, we wisten dat de spoorwegen in principe alles wilden hebben en dat ze zeker wilden houden wat ze al hadden. Dat zij veel gewicht toekenden aan die lijn naar Brussel was ook duidelijk. Daar kun je de NS ook geen verwijt over maken. Het is gewoon een fact of life dat het een bedrijf was dat het vervoer dat het had, wilde behouden en dat het ook zou krijgen wat er aan vervoer bij zou komen.

De heer **Van Gerven**: U was daar dus van op de hoogte, maar u ging er niet in mee. De NS mocht alleen op het binnenlandse vervoer bieden. Toen deed de NS een onderhands bod, maar dat bevatte niet alleen het binnenlandse vervoer, maar ook het buitenlandse vervoer naar Brussel. Het bod was "a future without borders". Het valt op dat de NS de hogesnelheidslijnen, de treinen, wil laten doorrijden op het hoofdrailnet. Wat vond u daarvan?

De heer **Pans**: U geeft nu een korte samenvatting van het aanbod, maar dat was natuurlijk veel omvangrijker. U moet het zich als volgt voorstellen. Het ministerie vroeg om een aanbod voor het binnenlands vervoer. En wat komt daarvoor terug? Een aanbod voor het binnenlandse vervoer, een aanbod ...

De heer **Van Gerven**: Wist u dat zij een ruimer aanbod zouden doen?

De heer **Pans**: Toen wij tegen de termijn aanliepen dat ze met het bod zouden moeten komen, wisten wij al redelijk vlot dat wij er rekening mee moesten houden dat ze met een veel omvangrijker voorstel zouden komen. Dat werd overigens ook op congressen gewoon door de NS uitgedragen. Wij hebben het ook wel in contacten gehoord, maar het was niet de vraag die we hadden gesteld. Wij vroegen een aanbod voor het binnenlandse vervoer en kregen een aanbod voor het binnenlandse vervoer, voor HSL-Zuid en voor HSL-Oost terug. We kregen een upgrade van het hele kernnet, een voorstel voor investeringen door de overheid en een soort moratorium op beleidswijzigingen terug. Er moest dus niets gebeuren; het rekeningrijden moest doorgaan. En dit alles ook nog eens een keer tot 2035. Het was een ambitieus aanbod, maar echt niet het antwoord op de gestelde vraag.

De heer **Van Gerven**: U had daar geen begrip voor.

De heer **Pans**: Vanuit de schets die ik zo-even gaf van de manier waarop de spoorwegen in de dossiers zaten, vind ik het heel goed te begrijpen dat de spoorwegen dit deden, maar het was geen adequaat antwoord in een officiële procedure waarin gevraagd werd om met een bod te komen. Wat ze hadden kunnen doen maar nooit hebben gedaan, is gewoon antwoord geven op de vraag die gesteld was. Daarbij hadden ze misschien een aparte envelop kunnen afgeven met de tekst: als je nog meer wilt, hebben wij daar een voorstel toe, maar wij weten dat ons dat niet gevraagd is.

De heer **Van Gerven**: Het voldeed niet aan wat u vroeg, maar wat vond u er inhoudelijk van?

De heer **Pans**: Als het geld er zou zijn, was dat natuurlijk een prachtig voorstel, al zaten er dingen in die nooit gerealiseerd zijn. De HSL-Oost is er ook nooit gekomen. Rekeningrijden is er niet gekomen. Het was een future

without borders, inderdaad. Als je jezelf geen beperkingen oplegt, kun je inderdaad een heel mooie wereld schetsen.

De heer **Van Gerven**: Het was dus niet realistisch op dat moment.

De heer **Pans**: Ik denk dat het niet realistisch was. Het voldeed overigens op geen enkele wijze aan de beleidsuitgangspunten die door de Tweede Kamer onder andere in de PKB waren vastgelegd.

De heer **Van Gerven**: Het bod werd afgewezen door het Rijk, door het kabinet, omdat het niet voldeed aan hetgeen gevraagd was. Kunt u nog eens nadrukkelijk aangeven wat er werd geleverd terwijl er niet om gevraagd was? Waar voldeed het niet aan?

De heer **Pans**: Ik heb er net al iets over gezegd. Wij vroegen om met een voorstel te komen voor het binnenlandse vervoer. Wij kregen een aanbod terug waarin ook de HSL-Zuid en het internationale vervoer zaten en waarin ook alvast de exploitatie van de HSL-Oost geclaimd werd. Ook werd het kernnet volledig gevrijwaard van de concurrentie waar mogelijk rekening mee gehouden moest worden. In dat voorstel zouden de spoorwegen bijvoorbeeld het stadsgewestelijke vervoer niet kwijtraken. Bovendien ging het over een concessie die maar liefst tot 2035 liep. Dat was een termijn waar we ook niet aan dachten.

Een punt dat ik net nog niet genoemd heb, is merkwaardigerwijs de financiële paragraaf van het aanbod waar de spoorwegen mee kwamen. Die was aan de dunne kant, want men kwam tot de conclusie dat het binnenlandse hsl-vervoer verlieslatend was. Daar was dus niks te verdienen. Als je uitrekende wat het bod uiteindelijk in zijn totaliteit opleverde voor alle zaken die erin zaten, dus alle gebruiksvergoedingen bij elkaar, was dat iets van 2,8 miljard. Daarvan was er 1 miljard gereserveerd voor de HSL-Zuid, terwijl men wist -- want dat stond in de PKB -- dat men daar op 1,8 miljard of iets in die orde van grootte moest uitkomen. Dus ook in dat opzicht was het niet aan de maat.

De heer **Van Gerven**: Ik ga even in op de financiën. U zei dat er 1 miljard zat in het bod van NS, a future without borders. Als we die 1 miljard vertalen naar een vergoeding per jaar, waar moeten wij dan aan denken?

De heer **Pans**: Als je dat uitzet tegen de termijn die toen, in 1999, 35 jaar liep -- ik ben niet zo snel in rekenen -- kom je bij lange na niet op de bedragen waarop in de PKB werd ingezet.

De heer **Van Gerven**: Waar was op ingezet?

De heer **Pans**: Zoals ik al zei, ging de PKB uit van 1,8 miljard. Dat was in de orde van grootte van 100 miljoen per jaar.

De heer **Van Gerven**: 100 miljoen per jaar. De NS zat daar substantieel onder. Even snel: 1,8 teruggerekend naar 1 miljard, dan zit je in de orde van grootte van de helft en dat ook nog eens over een periode van 30 jaar.

De heer **Pans**: Ja. Ruim 30 jaar. Overigens was het niet gevraagd. We maken nu een rekensom over iets waar we de NS helemaal niet om gevraagd hadden.

De heer **Van Gerven**: U had toch wel gevraagd naar een vergoeding, neem ik aan.

De heer **Pans**: Ja, maar die ging over het binnenlandse vervoer. In het bod van de NS werd het binnenlandse vervoer over de hsl als verlieslatend opgenomen. Dat leverde niets op. Het enige wat geld zou opleveren was het internationale vervoer, maar daar hadden we de spoorwegen helemaal niet om gevraagd.

De heer **Van Gerven**: Ik proef uit uw woorden dat het bod van geen kanten deugde, zeg maar.

De heer **Pans**: Nou, het voldeed niet aan de eisen. Laat ik het zo zeggen. Misschien was het best wel een goed bod, maar het voldeed niet aan de eisen.

De heer **Van Gerven**: Als ik u zo hoor, wekken uw woorden niet echt een positieve connotatie bij mij op. Toch gaf het kabinet de NS een tweede kans. Waarom kreeg de NS die tweede, of zo u wilt, die laatste kans?

De heer **Pans**: Een formele tweede kans was het natuurlijk niet. Daar zijn ook allerlei adviezen over ingewonnen bij de landsadvocaat toen wij de vervolgpprocedure ingingen. We hebben toen wel besloten om de spoorwegen een tot anderhalve week te geven om het bod in overeenstemming te brengen met de vraag die we gesteld hadden, dus om puur een bod te doen op het binnenlandse vervoer. Dat is niet gekomen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: we geven ze nog een kans. Vond u dat zelf eigenlijk wel reëel?

De heer **Pans**: Jawel. Later hebben de spoorwegen zeker een aantal malen de vraag gecommuniceerd: hebben jullie ons bod wel goed begrepen? Dat was ongeveer de woordkeuze in de stukken. Het ministerie vroeg de spoorwegen gewoon om zich te beperken tot hetgeen het ministerie gevraagd had, namelijk een aanbod voor het binnenlandse vervoer. Wij vonden namelijk nog steeds dat het verstandig zou zijn als de spoorwegen zelf het binnenlandse deel van het vervoer voor hun rekening zouden blijven nemen, om de inhoudelijke redenen die ik zo-even noemde, namelijk de samenhang met het kernnet. Wij wilden dat ze met een fatsoenlijk aanbod daarvoor zouden komen. Dan konden wij de discussies over al die extra's die ook in dat pakket zaten, even apart parkeren voor de procedures die daarvoor aan de orde waren. Het was dus vrij logisch dat wij hun die kans gaven.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, u gaf daar één week voor en daarna legde u eigenlijk drie opties voor. Dat schetste u net zelf. U had al een

conceptcontract daarbij, zo hebben we gezien. De eerste mogelijkheid was: teken daar nou voor, dan heb je het binnenlandse vervoer. De tweede mogelijkheid was om de hele lijn openbaar aan te besteden en dan mocht de NS meedoen tot maximaal 50%. Iemand, niet zijnde NS, zou winnen en de NS kon dan tot maximaal 50% daarin participeren. En de derde mogelijkheid was om gewoon openbaar aan te besteden. Had u het idee dat de NS daarop in zou gaan? Dat moest immers binnen een week gebeuren. Was dat eigenlijk een serieus voorstel van het kabinet?

De heer **Pans**: We gingen een procedure in waarin we de spoorwegen als eerste en enige de kans gaven om op het binnenlandse vervoer in te schrijven. Als dat niet lukte -- dat was namelijk een van de voorwaarden die ook al in De Derde eeuw spoor zo geformuleerd was -- en de spoorwegen dus niet met een goed bod kwamen, zouden wij gaan aanbesteden. Dat was toen al zo geformuleerd. Het was dus mooi dat wij de spoorwegen opnieuw een kans gaven, ondanks het feit dat zij zich totaal niet gehouden hadden aan de specificaties die aangegeven waren. De spoorwegen hadden dus gewoon een keuze kunnen maken. Dat hebben ze later uiteindelijk wel gedaan door toen te zeggen: dan moet het uiteindelijk maar gewoon openbaar aanbesteed worden. Maar toen waren we alweer verder in de tijd.

De heer **Van Gerven**: De NS was buiten gewoon gegriefd doordat het IC Max-bod werd afgewezen. Er verschenen ook artikelen in De Telegraaf, omdat er een heleboel commotie daar omheen was. Had u er enig begrip voor dat de NS zo gegriefd was?

De heer **Pans**: Nou, ja, slechts ten dele, moet ik zeggen. Ik heb er enerzijds enig begrip voor omdat zij wel hun best gedaan hadden om met een prachtig voorstel te komen. U hebt het voorstel gezien. Het ziet er geweldig uit. Ze hadden daar hun beste mensen op gezet. Dus dat ze daar in zekere zin trots op waren, begrijp ik wel. Ik begrijp het anderzijds echter niet, omdat zij heel goed wisten wat de marsroute was die het kabinet en de Kamer hiervoor hadden afgesproken en vastgelegd in officiële beleidsdocumenten. Bovendien bestond op dat moment nog heel sterk het gevoel dat al die

operaties rond de afsplitsing van de taakorganisatie en de nieuwe marktordening waaraan gewerkt werd, niet zomaar een leuke hobby waren die in gang was gezet. Nee, dat was de lijn die het kabinet voor de komende jaren met het openbaar vervoer wilde doorzetten.

De heer **Van Gerven**: Met deze laatste opmerking verbindt u het bod met andere zaken, zoals het afsplitsen van de taakorganisaties. Dat was verknoopt met elkaar, ook met het tekenen van het contract dat er lag. NS moest binnen een week tekenen, maar er dan ook mee akkoord gaan dat de organisaties het jaar daarop werden afgesplitst. Was dat niet als het ware een vorm van het mes op de keel zetten bij de NS?

De heer **Pans**: De opsplitsing in de drie afzonderlijke eenheden binnen de spoorwegen dateert bijvoorbeeld al vanaf de commissie-Wijffels. Als ik het uit mijn hoofd zeg, kwam die eind jaren tachtig met een rapport. Dat was dus al twaalf jaar daarvoor. Je kunt dus niet zeggen dat men daarbij over één nacht ijs is gegaan. Daar werd allang aan gewerkt. Overigens was men binnen de spoorwegen ook al nadrukkelijk aan het nadenken over wat dit voor het bedrijf betekende. Men dacht bijvoorbeeld: misschien gaan wij inderdaad echt privatiseren en dan gaat de Staat als aandeelhouder eruit, maar dan moeten de spoorwegen er ook gezond voorstaan. Dat was ook een van de redenen waarom men zo nadrukkelijk wilde waarborgen dat men dat extra vervoer had. Dan staat er namelijk gewoon een sterke organisatie die al klaar is voor een private positie.

De heer **Van Gerven**: Mag ik het als volgt samenvatten? De NS wist wat haar te doen stond. De NS wist ook wat van overheidswege gevraagd werd. De NS heeft een eerste bod gedaan dat de vraag van de overheid niet beantwoordde en dat ook financieel onder de maat was. Er werd van alles aan elkaar geknoopt. De concessie was veel langer dan beoogd, namelijk 30 jaar in plaats van 15 jaar en bovendien maakte het bod de introductie van marktprikkels of meer concurrentie feitelijk onmogelijk. Kan ik het zo samenvatten?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: We zitten dus in de situatie dat het bod is afgewezen -- dat is uitgebreid besproken -- en dat de laatste kans is afgewezen. Vervolgens ligt de weg naar een openbare aanbesteding open. Het kabinet neemt daartoe ook een besluit op 6 december 1999 en vervolgens gaan op 22 december de uitnodigingen naar geregistreerden de deur uit. Daar zijn allemaal Engelse termen voor die ik even achterwege laat. Maar begin 2000 is er ineens sprake van een mogelijk bod van een joint venture van NS, KLM en Schiphol. Was dat uw idee? Waar kwam dat vandaan?

De heer **Pans**: Op een bepaald moment is binnen het ministerie het idee ontstaan dat het misschien toch wel de moeite waard zou zijn om te bekijken of wij alsnog een aanbod zouden kunnen krijgen van in dit geval een combinatie, dus niet alleen van de spoorwegen, maar ook van KLM en Schiphol. Wij bleven immers het gevoel houden dat het jammer was dat het fout was gelopen. Doordat er nu mogelijk een combinatie zou ontstaan met twee andere partijen die een goede reputatie te verliezen hadden als ze deze kans niet op een zorgvuldige manier zouden pakken, zouden wij een mooie mogelijkheid hebben om deze keer een bod te krijgen dat aan alle eisen zou kunnen voldoen.

De heer **Elias**: Wat bedoelt u met "binnen het ministerie"? Wie was dat? Iemand zal het toch bedacht hebben?

De heer **Pans**: Ik wist dat die vraag wel weer zou komen. Ik heb mij de afgelopen weken suf gepiekerd over waar dit vandaan gekomen is. Het enige wat ik erover kan zeggen is dat ik er een aantal keren over gesproken heb met de minister. Vervolgens is bekeken of er met name bij de NS, KLM en Schiphol bereidheid was om zo'n combinatie te vormen.

De heer **Elias**: U weet niet wie dat bedacht heeft?

De heer **Pans**: U zoekt de Urheber, maar ik zou niet weten wie dat was.



De heer **Elias**: Wij zijn op zoek naar sommige dingen.

De heer **Pans**: Ik zou het graag verteld hebben als ik het had geweten, als ik het echt zeker zou weten.

De heer **Elias**: U was wel degene die de topmensen van KLM en Schiphol benaderd heeft om mee te doen.

De heer **Pans**: Zeker, ja.

De heer **Elias**: Waarom eigenlijk KLM en Schiphol?

De heer **Pans**: Dat was eigenlijk een heel logische combinatie. Laten we even teruggaan naar het idee dat de hsl niet alleen bedoeld was voor een stukje binnenlands vervoer, maar met name voor internationaal vervoer dat zou gaan concurreren met de luchtvaart. Als je naar een combinatie zoekt met meer spelers dan alleen maar de Nederlandse Spoorwegen -- omdat op voorhand toch niet helemaal het vertrouwen bestond dat het deze keer wel goed zou komen -- ligt het nogal voor de hand dat je twee spelers in het veld brengt waarvan je een zekere mate van zekerheid hebt dat die hun uiterste best zullen doen om er iets moois van te maken.

De heer **Elias**: De heer Kruyt heeft ons vanmorgen verteld dat er bij KLM wel belangstelling voor was om af te komen van de vluchten van Schiphol naar Brussel, want dan kon KLM in plaats daarvan intercontinentale ruimte gebruiken. Dat was dus logisch. Was een van de redenen niet ook dat de verhoudingen van Verkeer en Waterstaat met KLM en Schiphol veel beter waren dan de verhoudingen met de NS en dat u hoopte dat er op die manier enige versoepeling zou komen in de relatie met NS?

De heer **Pans**: Het zou in ieder geval niet schaden als die twee mee zouden doen. Ik wil overigens niet de indruk wekken dat de verhoudingen met Schiphol altijd heel soepeltjes waren. Want ook het dossier luchtvaart en het

dossier capaciteit van Schiphol leverden permanente spanningen op. Maar wij kwamen er eigenlijk iedere keer wel goed uit. Wij hadden de sterke overtuiging dat zo'n combinatie het misschien wel zou redden. Het was overigens precies in de periode -- u herinnert zich dat ongetwijfeld -- dat het Europees kampioenschap voetbal gaande was. Iedereen was dus ook een beetje in oranjestemming. Aan het idee zelf zat ook iets wervends: een kans die je krijgt en dan ook gaat pakken.

De heer **Elias**: En daarom wordt het ook allerwegen de Oranjecombinatie genoemd.

De heer **Pans**: Op het gebied van verkeer en vervoer waren het in ieder geval drie heel belangrijke nationale spelers, ja.

De heer **Elias**: Wat was nou precies de reden waarom de NS nogmaals een kans kreeg? Die heb ik niet gehoord. De aanbesteding liep al. Die was dus begonnen. Waarom kreeg de NS dan toch nog een kans?

De heer **Pans**: De aanbesteding was nog niet gestart. De procedure van de registratie van partijen liep op dat moment. Zoals ik zo-even al zei, bleef toch het volgende gevoel bestaan; ik noem even een paar elementen. Het eerste is dat het toch wel mooi zou zijn als een goed logistiek Nederlands bedrijf het vervoer zou realiseren op deze belangrijke lijn, waar de Nederlandse Staat zo veel geld in zou stoppen. Het tweede element was dat er bij de aanbesteding altijd het gevoel bleef bestaan: wij denken wel dat er zoveel belangstelling is in de markt, maar dat moet wel nog blijken. We kunnen daar wel heel veel verwachtingen van hebben, maar als we met deze spelers tot een goede afspraak kunnen komen -- waarbij men overigens ook ongeveer de verwachting van de rijksoverheid op dit punt kent -- zou het eigenlijk toch wel mooi zijn als we dit tot stand zouden weten te brengen.

De heer **Elias**: Een laatste vraag op dit punt. Welke rol speelde de Tweede Kamer, een warm pleitbezorger van de NS, bij het zoeken van een nieuwe opening richting de NS?

De heer **Pans**: Ook die heeft daarin een rol gespeeld. In alle stadia waarin dit dossier te maken kreeg met de voortgang van de aanbesteding, was de Tweede Kamer kritisch. Zij bepleitte heel sterk dat de Nederlandse Spoorwegen dit vervoer zouden krijgen. Als je dit tot stand zou weten te brengen, was je ook verzekerd van een tevreden Tweede Kamer. Dat is toch ook niet verkeerd, lijkt mij zo.

De heer **Elias**: We zien dus dat de overheid, de Staat, het kabinet in de periode van begin 2000 dus serieus werkte aan een onderhandse gunning aan de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Zeker, ja.

De heer **Elias**: De Oranjecombinatie ging vrij serieus van start. Ze maakte een ondernemingsplan en dat soort dingen. Was u bekend met de concrete inhoud van het voorstel en de bijbehorende concessievergoeding? Was u dus bekend met wat er op tafel zou moeten komen voor die combinatie om de lijn te mogen exploiteren?

De heer **Pans**: Nee. Daarover kan ik het volgende zeggen. De gesprekken met de drie spelers vonden plaats vanuit de projectdirectie van de hsl. Daar werd met name informatie aangereikt om tot een goede beoordeling te kunnen komen.

De heer **Elias**: Even voor de duidelijkheid. Is de projectdirectie hsl het team dat de hogesnelheidslijn vanuit Verkeer en Waterstaat voorbereidde?

De heer **Pans**: Ja, zo is het.

De heer **Elias**: Dat stond dus indirect ergens onder u?

De heer **Pans**: Jazeker, het was gewoon een projectdirectie van het ministerie. Die kreeg de opdracht om de informatie aan te reiken aan de drie

spelers. Zij hadden die informatie nodig om alles te beoordelen, zodat zij, als zij straks formeel de vraag zouden krijgen om met een bod te komen -- dat was op dat moment helemaal nog niet aan de orde, omdat dit slechts een verkenning was -- inderdaad met een succesvol bod zouden kunnen komen. Wij wilden natuurlijk geen herhaling van wat er eerder was gebeurd met de gunning voor het binnenlandse vervoer. Als je bekijkt wat ze daarvoor uiteindelijk hebben aangeleverd, is het een heel globale beantwoording van de vraag. Het ministerie heeft toen drie brieven gekregen waarin de drie spelers nadrukkelijk hun kandidatuur hebben gesteld. Daarin werd duidelijk dat zij zouden voldoen aan de financiële eisen die in de PKB waren opgenomen. Iedereen wist dat dat 1,8 miljard was, want dat stond gewoon in de PKB. Ze hadden hieraan toegevoegd, en dat was mooi: als het plaatje er gunstiger uitziet en er dus meer reizigers zullen zijn, dan is er ook een "earn out" mogelijk. De overheid zou dan nog iets extra's krijgen. Op grond van wat er inmiddels allemaal onderzocht was, gaf dat voldoende vertrouwen dat er een goed bod zou komen, als het kabinet daadwerkelijk zou besluiten om af te zien van de openbare aanbesteding en zou inzetten op de Oranjecombinatie.

De heer **Elias**: Nu ga ik even in op het bod en straks kom ik op de juridische kant. Het bod was bekend bij Verkeer en Waterstaat, maar het was geen officieel bod. Hoe moet ik dat zien?

De heer **Pans**: Het kon geen officieel bod zijn, want als je een bod doet, moet je dit als wederpartij gestand doen als het voldoet aan de eisen. Wij waren nog niet zover, want het kabinet moest nog een besluit nemen dat er überhaupt geen openbare aanbesteding zou plaatsvinden, maar dat de Oranjeroute gevolgd zou worden. Daartoe had het kabinet nog niet besloten.

De heer **Elias**: Uit ons onderzoek blijkt dat de mensen die betrokken waren bij de projectdirectie en de mensen op het ministerie zelf wel degelijk wisten dat er een bepaald bedrag in de lucht hing. Dat was geen formeel bod, maar iedereen rekende daarmee.

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

De heer **Elias**: Hoe hoog was dat bedrag?

De heer **Pans**: Volgens mij heb ik die vraag net beantwoord toen ik zei: de spoorwegen lieten weten dat ze zouden voldoen aan de financiële eisen van de PKB en daarin stond dat het 1,8 miljard was.

De heer **Elias**: Maar u gaf geen antwoord op de vraag wat dit dan per jaar zou betekenen voor de NS. Dat hebben wij al vastgesteld, maar wij willen het ook graag van u horen.

De heer **Pans**: Die 1,8 miljard kun je omrekenen naar de orde van grootte van 100 miljoen per jaar.

De heer **Elias**: Dat was u dus bekend?

De heer **Pans**: Jazeker. Wij wisten wat er in de PKB stond. Dat wist iedereen.

De heer **Elias**: Het was u natuurlijk ook bekend dat tussen de NS en Verkeer en Waterstaat het volgende was afgesproken: als het allemaal niet doorgaat en het loopt om welke reden dan ook mis, gaan we gewoon door met aanbesteden én -- zoals het letterlijk in een van de stukken staat -- dan verdwijnt het ondernemingsplan van tafel en heeft het nooit bestaan.

De heer **Pans**: Ja, want het was een verkenning die plaatsvond vanuit het ministerie in afwachting van besluitvorming van het kabinet; die besluitvorming zou dan zijn dat het kabinet dit wilde. Het was namelijk een afwijking van de lijn die het kabinet had uitgezet.

De heer **Elias**: Maar, mijnheer Pans, het was toch veel meer dan een verkenning? Het is een enorm pak papier. We hebben het hier liggen. Het

was gewoon een kant-en-klaar ondernemingsplan. Dat is niet zomaar een verkenning, toch?

De heer **Pans**: Toch moet ik u teleurstellen. De spoorwegen wisten dat alles wat hier werd voorbereid, gebeurde in een traject dat op dat moment geen officieel traject kon zijn, omdat het kabinet op dat moment nog steeds op de lijn zat van een openbare aanbesteding.

De heer **Elias**: Maar hier is het hele pak. Op iedere pagina staan de parafen van KLM, Schipholgroep en NS. Dat was een serieus verhaal.

De heer **Pans**: Natuurlijk was het een serieus verhaal, want anders was Verkeer en Waterstaat er toch ook niet mee naar het kabinet gegaan?

De heer **Elias**: Het was dus niet een verkenning.

De heer **Pans**: Ja, dat was het nog steeds. U kunt wel zeggen dat het eigenlijk een bod was, maar het kon geen bod zijn. Want als je om een bod vraagt -- zoals ik al zei -- en het bod in overstemming is met wat je hebt gevraagd, moet je het gestand doen. En dit kon de rijksoverheid niet gestand doen, omdat de rijksoverheid nog niet besloten had tot een onderhandse procedure.

De heer **Elias**: En -- u ging daar net wat snel overheen -- er was al een uitnodiging de deur uitgegaan. Die heette het "registration document". Gelet op allerlei adviezen van de landsadvocaat zaten daar wel degelijk al verplichtingen aan vast. Het is niet zo dat dit volstrekt vrijblijvend was. Je kunt dus zeggen dat de aanbestedingsprocedure in een bepaalde mate al gestart was.

De heer **Pans**: Dat is een definitiekwestie. De aanbesteding begint op het moment dat de aanbesteding begint. De registratieprocedure werd nadrukkelijk gehouden om te zien welke spelers straks uiteindelijk bereid waren om een bod te gaan doen. Het is duidelijk -- dat zult u in het dossier

zijn tegengekomen, neem ik aan -- dat juist in de periode dat met het kabinet gesproken werd over de vraag of wij op de Oranjeformule zouden insteken, zeer veel adviezen van de landsadvocaat zijn ingewonnen over de vraag of dat eigenlijk wel kon. Verder werd de volgende vraag aan de landsadvocaat voorgelegd: als wij dit doen, hoe moeten we het dan doen, als wij aanbestedingstechnisch niet het risico willen lopen dat de rijksoverheid door deze procesgang schadevergoedingsplichtig zou worden?

De heer **Elias**: U was zich er dus zeer goed van bewust dat die gang van zaken in ieder geval grote juridische risico's met zich bracht?

De heer **Pans**: Natuurlijk. Daarom was de landsadvocaat er steeds nadrukkelijk bij betrokken.

De heer **Elias**: Hoe beoordeelde u dat risico? Uit hoofde van het aanbestedingsrecht zouden er niet-toegestane gesprekken over een onderhands bod kunnen zijn geweest. Vond u dat een groot risico?

De heer **Pans**: De discussie ging steeds over de vraag: tot hoever mag je eigenlijk gaan? Als deze verkenning, die ik toch echt een "verkenning" blijf noemen, uiteindelijk omgezet zou worden in een afwijking van de afgesproken procedure rond registratie en daarna aanbesteding, moesten we wel met heel goede argumenten komen. Het werd duidelijk dat wij dan zo transparant mogelijk moesten zeggen waarom wij afweken van de oorspronkelijk aangegeven route, ook naar de andere marktpartijen toe.

De heer **Elias**: Zei u nou net dat Verkeer en Waterstaat met dat probleem naar het kabinet is gegaan?

De heer **Pans**: Nee, wat ik zei is dat Verkeer en Waterstaat diverse keren de landsadvocaat heeft geraadpleegd over de vraag of dit kon. Daar was het kabinet van op de hoogte, althans de betrokken ministers. In de eerste helft van 2000 hebben met hen diverse gesprekken plaatsgevonden. Zij wisten dat dit gaande was. Bij een aantal bewindslieden bestond grote twijfel of dit

eigenlijk wel kon. Om die reden is de landsadvocaat verschillende keren gevraagd of dit zou kunnen, onder welke omstandigheden en hoe je dat dan moest doen. De landsadvocaat gaf duidelijk aan: als je uiteindelijk kiest voor deze route, moet je zeer transparant aangeven dat je de gestarte procedure met betrekking tot registratie en later aanbesteding stopt. Ook moet je de redenen daarvoor aangeven. Bovendien moeten er meer redenen zijn dan alleen maar het feit dat je dit graag aan een Nederlands bedrijf wilt geven. Er moeten veel meer overwegingen zijn, onder andere markttechnische overwegingen. Zoals ik zo-even al zei, bestond er ook vrees over de marktspanning. Was die er wel? Er moesten ook vervoerstechnische redenen zijn waarom je dit doet. Bovendien moest het perspectief openblijven dat wij op langere termijn toch weer gingen aanbesteden.

De heer **Elias**: Er waren ook wel zorgen dat Brussel moeilijk zou gaan doen, om het populair te zeggen. Brussel zou bezwaar kunnen maken tegen het afblazen van de openbare aanbesteding om vervolgens dan toch onderhands te gunnen. Werden die risico's ook gezien?

De heer **Pans**: Die kwamen allemaal terug in diezelfde adviezen van de landsadvocaat. Overigens hebben die er onder andere toe geleid dat er in Brussel gesondeerd is hoe dit zou vallen. De toenmalige permanente vertegenwoordiger, Ben Bot, is nadrukkelijk gevraagd om er een inschatting van te maken of dit eigenlijk wel zou kunnen. Moest je bij al die verschillende directoraten-generaal -- ik geloof dat er wel drie of vier directoraten-generaal in Brussel bij betrokken waren -- navraag doen om te voorkomen dat wij ineens door Brussel teruggefloten zouden worden als wij een bepaalde keuze zouden maken? We vroegen ons zelfs af of we moesten bekijken of de NMa bereid was om in een vroegtijdig stadium aan te geven dat zij geen problemen zag. Dat is allemaal onder ogen gezien.

De heer **Elias**: U loopt iets op mij voor in de tijd, maar wat u zegt is allemaal waar. We komen nu bij half april, het tijdstip waarop ofwel de aanbesteding gestopt moet worden, ofwel de Oranjecombinatie voortgezet moet worden. Dat is kort gezegd de situatie. Wij hebben het nog niet gehad over het



kabinet, maar binnen het kabinet bestonden grote reserves tegen het onderhands gunnen aan de Oranjecombinatie. Dat was natuurlijk zo vanwege de aanbestedingsrechtelijke en mededingingsrechtelijke risico's die eraan verbonden waren. U zei al dat er niet voor niets iedere keer advies van de landsadvocaat werd ingewonnen. Maar er bestonden ook zorgen over het aanzien van de Nederlandse Staat. De schijn zou gewekt kunnen worden dat de NS bevoordeeld werd. Dat was natuurlijk niet goed. Hoe beoordeelde u dat risico?

De heer **Pans**: Daar had ieder zo z'n eigen risicoschatting voor. Het is altijd een gevoelsmatige kwestie of je denkt dat je wat betreft je imago risico's loopt. Als er puur en alleen maar het gevoel zou zijn geweest dat je Nederlandse waar alleen maar aan Nederlanders wilt verkopen, had je natuurlijk best wel problemen gekregen met Brussel. Maar de redenen waarom dit in gang was gezet vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat, reikten wel wat verder. Al die contacten met Brussel leverden natuurlijk ook wel een paar inzichten op. Een van die inzichten was dat het beeld dat Brussel een internationale aanbesteding eiste, helemaal niet zo hard was. Het was wel het streven van Brussel om internationaal vervoer aan te besteden, maar dit was in geen enkele richtlijn als bindende voorwaarde opgenomen. Er mocht dus ook van afgeweken worden. Maar er werd ook een andere belangrijke eis geformuleerd: als we internationaal gaan aanbesteden, waardoor buitenlandse bedrijven in Nederland het hsl-vervoer kunnen krijgen, mag dat toch ook wel betekenen dat Nederlandse bedrijven omgekeerd ook in die buitenlandse terecht kunnen komen? Dat was de zogenaamde reciprociteit. Vreemd genoeg bleek toen dat je dat als een heel logische vraag kunt beschouwen, maar dat nergens in de Europese regelgeving beschreven staat dat dit een eis is. Die viel dus ook weg. Langzamerhand begon er dus enige twijfel te bestaan over de vraag of Brussel wel nu zo imperatief was op dit gebied en daardoor ontstond er natuurlijk ook ruimte.

De heer **Elias**: Maar daar werd heel verschillend over gedacht.

De heer **Pans**: Ja. Daar werd verschillend over gedacht, want er waren mensen, ook binnen het kabinet, die nog los van wat de juristen erover zeiden, het gevoel bleven houden dat het voor de beeldvorming van Nederland niet goed was. Er waren er ook die nadrukkelijk het gevoel hadden dat het juridisch gezien aanbestedingstechnische problemen zou opleveren. Of de landsadvocaat nou vijf keer schreef dat het risico beperkt was als je het maar goed vormgaf en de besluitvorming transparant afwikkelde en als je op de langere termijn de aanbesteding als mogelijkheid openliet, die mensen bleven onzekerheid voelen op het juridische punt. Daardoor bleven zij ook problemen houden met deze oplossing. Last but not least was de inschatting, met name aan de kant van Financiën, dat deze weg de Staat uiteindelijk minder zou opleveren dan als wij gewoon zouden aanbesteden.

De heer **Elias**: Hoe lag het krachtenveld in de ministerraad en tussen de departementen?

De heer **Pans**: Ik begin met het laatste. Het ministerie van Financiën geloofde heel sterk in een stevige opbrengst uit een aanbestedingsproces.

De heer **Elias**: Dus die wilden door met aanbesteden.

De heer **Pans**: Hun gevoel was: als we niet aanbesteden, komen we ongeveer terug bij wat wij eerder van de spoorwegen hebben gezien. Daar was weinig enthousiasme voor. Het ministerie van EZ zat heel sterk op het thema "marktwerking", zoals ik in het begin al heb aangegeven. Onderhands gunnen, dus alleen aan de Oranjecombinatie de gelegenheid geven om met een bod te komen, is niet conform het streven naar marktwerking. Dus EZ was daar ook geen groot voorstander van. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat was langzamerhand zover gekomen dat het vond dat er ook wel risico's zaten aan die openbare aanbestedingsprocedure. Bovendien begon de tijd te dringen, want er was al heel veel tijd verspeeld. Wilde die trein 2005 of 2006 gaan rijden, dan moesten we langzamerhand vaart gaan maken, want er moest ook materieel besteld worden. Het ministerie van Verkeer en

Waterstaat, zeker de minister, was op dat moment nogal geporteerd voor deze oplossing. Dan was er nog één andere speler in het kabinet die met het dossier als zodanig eigenlijk niet veel van doen had, namelijk de minister van Landbouw. Je kunt je afvragen wat die minister met de hsl te maken heeft. Maar minister Brinkhorst was er heel erg mee bezig vanuit de gedachte dat Nederland moest denken aan het imago in Brussel. Dat was een beetje het krachtenspel.

De heer **Elias**: U schetst nu dus dat minister Netelenbos met haar keus op dat moment alleen stond in het kabinet.

De heer **Pans**: Zeker, ja. Dat is ook de reden geweest waarom er diverse overleggen zijn geweest om te bekijken of de bezwaren van de bewindslieden te overwinnen waren. Als er op voorhand was gezegd dat het kabinet nu eenmaal heeft afgesproken dat er openbaar aanbesteed wordt, waren er misschien maar een of twee overleggen geweest en dan was het zaakje klaar geweest. Ik weet niet hoe vaak ...

De heer **Elias**: Daar komen we straks op.

De heer **Pans**: ... want ik ben er niet bij geweest. Daar is diverse malen over gesproken. Men was wel ontvankelijk voor die uitwisseling van argumenten, maar je proefde dat het enthousiasme niet groot was.

De heer **Elias**: Gaande de tijd verhardden de standpunten in die verschillende ministerraden. Je ziet dat mevrouw Netelenbos steeds meer alleen komt te staan.

De heer **Pans**: Nou ja, op een bepaald moment kom je in de fase dat je antwoorden, hoe goed ze ook zijn, niet helpen.

De heer **Elias**: Want ook minister Vermeend van Sociale Zaken, een partijgenoot van minister Netelenbos, schaarde zich op een gegeven moment in het andere kamp, zal ik maar zeggen. Herinnert u zich dat nog?

De heer **Pans**: Daar heb ik geen herinnering aan, maar dat sluit ik niet uit.

De heer **Elias**: Dat blijkt uit de stukken. We volgen de ontwikkelingen even in de tijd. Rond 18, 19 mei bent u in Brussel in het gezelschap van uw collega's om de zaken daar te peilen. U vertelde daar al even over en zei dat de latere minister Ben Bot daar ook bij was. Uw interpretatie van dat gesprek was dat er veel mogelijkheden waren om hetgeen Brussel wilde met die aanbesteding te interpreteren. Er was dus wel degelijk ook een mogelijkheid, zij het met allerlei haken, ogen, omwegen en goede motivatie, om de keuze te maken om toch door te gaan met de Oranjecombinatie en niet aan te besteden. Zie ik dat zo goed?

De heer **Pans**: Ja. Wat het opleverde was dat Brussel openbaar aanbesteden niet eist en voorschrijft. Het algemene streven van Europa was er wel degelijk op gericht dat er internationale uitwisseling van bedrijven in allerlei diensten zou gaan plaatsvinden, maar het waren geen formele eisen. Het hoorde bij de open markt. Je moest het spel wel zorgvuldig spelen, dus de procedure volgen. Als je op voorhand spelers uitsloot op oneigenlijke gronden, had je wel een probleem. Hoe dan ook moest de keuze die je zou maken eerder om vervoerseconomische redenen ingegeven zijn dan op grond van Nederlandse waar. Bovendien moest je het transparant doen. Je kon dus geen schijnprocedure voortzetten met geregistreerde partijen, terwijl je eigenlijk maar met één partij door wilde gaan.

De heer **Elias**: Vond u op enig moment dat minister Netelenbos en u -- ik neem aan dat u dezelfde richting volgde -- voldoende vervoerstechnische en markttechnische argumenten gevonden hadden om te zeggen dat u kon stoppen met de aanbestedingsprocedure?

De heer **Pans**: Ja, ik denk het wel.

De heer **Elias**: U vond dus dat u ook juridisch een sterke zaak had.

De heer **Pans**: Als de landsadvocaat duidelijk had gemaakt dat je een juridisch probleem zou houden, als je het langs die en die weg speelde, hoefde je de ministerraad niet te vragen om zo'n besluit te nemen. Want dan stak je je hoofd in de strop. Dat kon niet. Er is dus nadrukkelijk en zorgvuldig bekeken of en hoe het kon. Aan al die verkenningen is veel tijd besteed en die hebben opgeleverd dat het zou kunnen.

De heer **Elias**: U wist alles van die ministerraadsvergaderingen. Die liepen de hele maand april, bijvoorbeeld op 28 april ...

De heer **Pans**: Nou, "alles" zal ik niet zeggen, want ik was er niet bij, zoals u weet. Maar ik was redelijk op de hoogte.

De heer **Elias**: Nee, maar u sprak wel met uw minister de dag voordat ze een overleg inging. Dit was de lijn die wij daarin moeten zien. Zij kon volhouden dat we moesten stoppen met de aanbesteding.

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Dat houdt ze dan ook vol. Op 28 april is er een ministerraad en dan komt eigenlijk het hoge woord eruit. Zij zegt dan: gelet op de voorgeschiedenis moet ik hieraan vasthouden. Maar de rest van het kabinet is niet overtuigd. Minister-president Kok kiest ervoor om de besluitvorming nog even aan te houden, omdat het een gedragen besluit moet kunnen zijn. Wat kreeg u daarvan mee? Wat meldde minister Netelenbos u toen zij terugkwam van die ministerraad?

De heer **Pans**: Dat was ongeveer zoals u het schetst. Ze zei dat het kabinet nog steeds niet van de oplossing overtuigd was. De minister was er heel erg van overtuigd dat het wel de goede oplossing zou zijn. Toen hebben wij bekeken hoe dit toch nog een goede wending zou kunnen krijgen. Wij vroegen ons af welke laatste hobbels wij nog moesten overwinnen om uiteindelijk te voorkomen dat wij het ongewisse avontuur van de aanbesteding in zouden gaan, terwijl wij eigenlijk met aan zekerheid

grenzende waarschijnlijkheid een goed bod van deze combinatie te verwachten hadden als we die deur zouden openzetten.

De heer **Elias**: En daardoor kwam het dat minister Netelenbos op 25 mei 2000 een brief aan haar collega's van de ministeries van Algemene Zaken, Economische Zaken, Financiën, Landbouw en Volksgezondheid stuurde waarin staat dat zij het stoppen van de aanbesteding zal doorzetten en dat zij doorgaat met de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Nou ... Zij heeft toen helder gemaakt dat dit wat haar betreft de keuze was. Zij heeft vervolgens de minister-president nog eens extra duidelijk gemaakt hoe belangrijk zij dit vond.

De heer **Elias**: Daar kom ik zo op. Op 25 mei schreef zij een brief aan een aantal andere ministers.

De heer **Pans**: Ja, dat waren dus die ministers die iedere keer in de overleggen zaten die in de blauwe zaal plaatsvonden ...

De heer **Elias**: ... en die daar dan over praatten en marge van de ministerraad. Het gaat nu om de ministerraad van 28 mei. Het werkte echter op de een of andere manier niet, want op 30 mei stuurde minister Netelenbos een handgeschreven brief aan minister-president Kok. Bent u bekend met de inhoud van die brief?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Hebt u die gezien, in handen gehad of meegeschreven?

De heer **Pans**: Ik heb hem niet geschreven, maar ik heb hem gezien. U zei al dat hij handgeschreven was.

De heer **Elias**: Nou ja, met meegeschreven bedoel ik dat u erbij zat toen de minister de brief schreef.

De heer **Pans**: Ik heb er met de minister over gesproken. Zij heeft toen persoonlijk een brief aan de minister-president gestuurd. U kent misschien het verschijnsel van de zogenaamde blauwe brief.

De heer **Elias**: Legt u dat eens uit.

De heer **Pans**: Binnen Verkeer en Waterstaat was de policy voor een blauwe brief: die schrijf je niet snel; dan moet er wel iets aan de hand zijn. Als je dat doet, is dat echt een persoonlijke brief van de minister. Die brief gaat ook niet in afschrift aan Jan en alleman. Die brief is puur en uitsluitend aan de geadresseerde gericht en circuleert ook niet op het departement. Die blauwe brief komt bij de bewindspersoon terecht aan wie hij geschreven is. Andere departementen hanteerden bij blauwe brieven nog weleens een andere policy. Zij kenden een wat bredere verspreiding of zelfs registratie. Binnen Verkeer en Waterstaat gebeurde dat niet. Het was echt een persoonlijke brief die de minister toen heeft geschreven.

De heer **Elias**: Wat stond erin, ongeveer?

De heer **Pans**: Ik heb de brief niet nagelezen, maar de boodschap kwam erop neer dat zij de argumenten herhaalde waarom zij het belangrijk vond om deze stap nu te zetten. Dat had te maken met de onzekerheid die er bestond over wat de marktwerking in dit dossier zou opleveren. Een verder argument was dat de tijd inmiddels was gaan dringen. Ook ging het om het belang dat de minister hechtte aan de verkenningen die hadden plaatsgevonden en die een redelijke mate van zekerheid opleverden dat dit tot een goed aanbod zou leiden. Zij heeft in de brief aan de minister-president ook aangegeven dat zij -- laat ik het in mijn woorden zeggen -- zich afvroeg of zij wel verantwoordelijkheid kon dragen als het een andere weg op zou gaan.

De heer **Elias**: Dat is heel voorzichtige Haagse taal voor: ik stap op als ik nu niet mijn zin krijg.

De heer **Pans**: Nee, dat heeft zij nou net niet gezegd.

De heer **Elias**: Net niet?

De heer **Pans**: Nee, ze schreef niet: ik maak hier een portefeuillekwestie van. Want dat kun je heel simpel opschrijven. Ze heeft een woordkeuze gebruikt die op het volgende neerkwam. Dit moet je heel serieus wegen; dit is niet zomaar een wens, want hier is heel goed over nagedacht. Ook schreef ze iets in de trant van: vanuit de verantwoordelijkheid die ik heb, vind ik het heel belangrijk om hier tot goed vervoer te komen en daarvoor moeten wij deze weg opgaan; wij hebben er inmiddels heel veel tijd aan besteed om goed te verkennen of dit tot een goed aanbod zou leiden en dus moet je dit zwaar wegen.

De heer **Elias**: Dat is het laatste treetje op het trapje naar: ik zou aftreden. Dat is een trapje ervoor.

De heer **Pans**: Dat weet ik niet. Ik ken die gradaties niet.

De heer **Elias**: Dat klinkt niet onlogisch.

De heer **Pans**: Eenieder die zo'n brief leest, komt tot de conclusie dat het een belangrijke brief is.

De heer **Elias**: Wat de inhoud betreft, is ons bekend geworden dat in die brief stond dat haar voorgenomen besluit om te stoppen met de aanbesteding niet juridisch-bestuurlijk, maar politiek gemotiveerd was. Is dat correct?

De heer **Pans**: Dat weet ik niet, maar het was niet zo dat de keuze om niet openbaar aan te besteden, maar onderhands, om juridische redenen zou zijn gemaakt. Nee, dat niet. Maar de juridische onderzoeken hadden wel aangegeven dat het kon. Het was de nadrukkelijke, beleidsmatige wens van



minister Netelenbos om het anders te doen dan via een openbare aanbesteding.

De heer **Elias**: Ons is ook bekend geworden dat minister Netelenbos in die persoonlijke brief aangaf dat er correspondentie met de NS is geweest in de voorbereidingsfase. Is het u bekend dat dit er ook in stond?

De heer **Pans**: Nee. Ik vind het overigens heel opmerkelijk dat u de inhoud van de brief kent.

De heer **Elias**: Daar komen we zo op. Uiteindelijk besprak uw minister die brief met minister-president Kok op 6 juni. Daar was u bij. Klopt dat?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Daar was de heer Geelhoed ook bij. De heer Geelhoed was de topambtenaar van het ministerie van Algemene Zaken die minister Kok adviseerde. Kende u het advies van de heer Geelhoed aan de heer Kok over die brief?

De heer **Pans**: Nee.

De heer **Elias**: Hebt u daarvan gehoord?

De heer **Pans**: Ik heb er inmiddels iets over gehoord.

De heer **Elias**: Ik kom daar zo op. Maar wat gebeurde er inhoudelijk met die brief? Die werd besproken, mag ik aannemen.

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Weet u nog hoe de inhoud van dat gesprek was? Wat zei de heer Kok tegen mevrouw Netelenbos?

De heer **Pans**: Dit gesprek vond plaats in aanloop naar de ministerraad waarin een finaal besluit genomen moest worden. Ik herinner mij dat gesprek nog redelijk levendig. Het begon eigenlijk met de vraag van de heer Kok. Hij zei: voordat wij beginnen over dit onderwerp; ik heb een brief van je gekregen, maar die wil ik eigenlijk liever niet hebben. Daarop heeft minister Netelenbos geantwoord: ja, maar ik heb hem je geschreven, dus die brief is er. De minister-president heeft toen herhaald dat hij die brief liever niet had gekregen. Toen antwoordde minister Netelenbos dat ze die brief nu eenmaal geschreven had en dat hij hem moest verscheuren, als hij hem niet wilde hebben. En dat is toen ook gebeurd.

De heer **Elias**: In uw aanwezigheid?

De heer **Pans**: Ja, tijdens deze bespreking is de brief verscheurd.

De heer **Elias**: En in de prullenbak gegooid?

De heer **Pans**: Ik weet niet waar de snippers terecht zijn gekomen, maar die speelden verder geen rol meer.

De heer **Elias**: Dit verklaart in ieder geval waarom wij die brief nergens hebben kunnen vinden.

De heer **Pans**: Daarom vond ik het al heel opmerkelijk dat u de inhoud kende.

De heer **Elias**: Dat laat zich verklaren door het feit dat wij de adviezen van de topambtenaar, wijlen de heer Geelhoed, aan de heer Kok hebben ingezien. De heer Geelhoed gaf hem dat advies, maar dat advies kent u dus niet. Hij gaf in dat advies een aantal dingen aan op grond waarvan minister-president Kok er maar beter aan zou doen om die brief te verscheuren, omdat er te grote risico's aan zouden zijn verbonden als de argumenten van mevrouw Netelenbos gevolgd zouden worden. Een daarvan is -- dat schrijft hij daarin --

dat deze brief in een juridische procedure "dodelijk" zou zijn. Maar daar was u niet van op de hoogte.

De heer **Pans**: Nee. Bovendien is een blauwe brief een persoonlijke brief. Ik zou werkelijk niet weten hoe die in een juridische procedure een rol zou kunnen spelen.

De heer **Elias**: Juist. Hoe dan ook, die brief is dus aan het begin van het gesprek vernietigd, verscheurd. Het gesprek gaat dan toch door. Ik neem aan dat mevrouw Netelenbos, zoals u net vertelde, iets wilde bereiken. Het lijkt er echter op dat zij niet bereikt heeft wat zij wilde, namelijk dat de aanbesteding zou stoppen.

De heer **Pans**: Ja, dat klopt.

De heer **Elias**: Kunt u daarover iets meer vertellen?

De heer **Pans**: Het belangrijkste waren eigenlijk de doorslaggevende argumenten waarmee de minister-president deze kwestie in het kabinet tot een goed einde kon brengen. Want het was toen ook echt aan hem om daar een inschatting van te maken. Hij bleef zijn twijfels houden over de juridische mogelijkheden. Dat was iedere keer wel gebleken in de eerdere gesprekken. Hoeveel adviezen je van de landsadvocaat ook zou krijgen over een manier waarop het zou kunnen, de minister-president bleef daar toch twijfels over houden. Hij zag bovendien het verzet van een aantal bewindslieden in het kabinet tegen het onderhands in zee gaan met de Nederlandse Spoorwegen. Die spelers heb ik zo-even al genoemd. Dat waren ministers in de coalitie die niet behoorden tot de partij van minister Netelenbos. In het kabinet was er dat moment, denk ik, ook geen grote liefde voor de Nederlandse Spoorwegen. Alles bij elkaar genomen was de inschatting van de minister-president dat de ministerraad dit niet zou gaan volgen. Hij stelde daarom voor om de afgesproken route weer op te pakken, namelijk openbare aanbesteding, en om de afwijking van die procedure niet in gang te zetten.

De heer **Elias**: En toen heeft mevrouw Netelenbos dat geaccepteerd?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Ging dat nog met veel argumenten of gedoe gepaard? Was zij realistisch en zei ze: ja, als het zo is ...?

De heer **Pans**: Gedoe en zo, dat weet ik allemaal niet.

De heer **Elias**: U zat erbij!

De heer **Pans**: Ja, maar dat is een kwalificatie. De minister heeft toen gewoon een inschatting gemaakt. Minister-president Kok zei uiteindelijk wat zijn keuze werd. De minister-president was bij al die besprekingen met de bewindslieden aanwezig geweest en toen was het allemaal nog verkennend: kunnen we die stap misschien toch zetten? Zoals ik eerder al zei: als dit van begin af aan als een mission impossible was aangemerkt, had dit niet zoveel besprekingen opgeleverd. De overtuiging was dat het misschien mogelijk was, als we het allemaal goed uitgewerkt zouden hebben. De minister-president bleef steeds een aarzeling houden. Het was geen onvervroren nee, maar hij vroeg wel: zoek dit nog eens uit, zoek dat nog eens uit. Maar toen was het moment gekomen waarop de minister-president zijn keuze maakte. Minister Netelenbos heeft toen nadrukkelijk de inschatting gemaakt dat het spelen van de rol van donquichot niets zou opleveren.

De heer **Elias**: Was het, terugkijkend, niet ook zo dat het juridische risico van die brief zo groot was dat minister Netelenbos uiteindelijk zelf de Oranjecombinatie de das heeft omgedaan?

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

De heer **Elias**: Waarom ziet u dat anders?

De heer **Pans**: Omdat ik absoluut niet inzie waarom je aan de blauwe brief, waar wij het over hebben, een juridische werking zou moeten geven, als je ziet wat voor soort brief het is.

De heer **Elias**: Nou, bijvoorbeeld omdat dit mede erop stoelde dat de projectorganisatie hsl samen met de NS een nieuw plan in elkaar zat te schroeven, terwijl er al een vorm van aanbesteding was begonnen.

De heer **Pans**: Daarom was het zo essentieel dat de hele verkenning rond de Oranjecombinatie de status had die zij had. Dat was namelijk een voorstel dat niet de status van een bod had, maar dat voldoende comfort gaf aan het kabinet en aan de minister om uiteindelijk een besluit te nemen dat voldeed aan de eisen die onder anderen de landsadvocaat had geschetst. Dat waren eisen waaraan zo'n besluit om af te wijken van de procedure openbaar aanbesteden moest voldoen. Daarbij ging het om de argumentatie en de transparantie waarmee je het besluit neemt. Daarom was het zo belangrijk dat het hele proces rond de Oranjecombinatie tot het moment waarop het kabinet een besluit zou nemen over welke weg het ging volgen, een informele status had.

De heer **Elias**: Om die reden spreekt u dus tot op de dag van vandaag over een verkenning.

De heer **Pans**: Ja, want dat was het ook.

De heer **Elias**: Inmiddels zitten wij op 7 juni, de dag na het gesprek en het verscheuren van de brief. Uit allerlei notities blijkt dat de minister toen de draai gemaakt heeft. Op 8 juni voerde zij een gesprek met de fractievoorzitters van de regeringspartijen. Daar is een soort compromis uitgekomen. Kunt u het compromis dat de minister aan de fractievoorzitters voorstelde op de manier zoals het door de heer Geelhoed en de heer Kok was geformuleerd, voor ons beschrijven? Hoe zag dat eruit? De NS kwam er namelijk toch nog goed uit.

De heer **Pans**: Nee, ik kan u hét compromis niet schetsen. Ik weet wel welke procesgang wij toen in gang hebben gezet en hoe dit verder afgewikkeld zou worden.

De heer **Elias**: Zoals wij het nu kunnen overzien, lijkt het er sterk op dat er toen is besloten om door te gaan met de aanbesteding, maar ook om ervoor te zorgen dat de NS in een comfortabele positie zou worden gebracht om mee te bieden. Kunt u zich daarin vinden?

De heer **Pans**: Nee, ik heb geen herinnering eraan dat er een procesgang gekozen zou zijn waarin een specifieke comfortabele positie aan de spoorwegen zou worden gegeven. Eerlijk gezegd kan ik mij dat ook niet voorstellen.

De heer **Elias**: Er is contact geweest met de voorzitters van de fracties op 8 juni. Hebt u daar herinneringen aan? Weet u daarvan?

De heer **Pans**: Nee.

De heer **Elias**: Dan komt dat nog een keer terug. Er is een principebesluit in de ministerraad. Op 14 juni volgt dan nog een keer een Torentjesoverleg met allerlei betrokkenen, onder meer fractievoorzitters. Wat weet u daarvan?

De heer **Pans**: Nee, daarbij ben ik niet meer betrokken geweest.

De heer **Elias**: Daar zijn de zaken partijpolitiek afgekaart, maar daar hebt u geen herinneringen aan of weet van?

De heer **Pans**: Nee. Ik kan mij daar wel iets bij voorstellen. De minister had inmiddels een besluit genomen. Bekend was dat de Tweede Kamer daar niet blij mee zou zijn. Er was natuurlijk iets uit te leggen. Dus dat dit partijpolitiek met de coalitie besproken is, begrijp ik heel goed. Daar had ik als sg echt geen betrokkenheid bij.

De heer **Elias**: Dan zijn we bijna aangekomen bij het kabinetsbesluit van 16 juni, maar collega Van Gerven heeft nog een aantal vragen over het tijdsbestek tot hier.

De heer **Van Gerven**: Ik heb nog een paar vragen, mijnheer Pans. Ik begin bij het laatste: de rol van het ministerie van Algemene Zaken en minister Kok. Als ik u goed beluister, zegt u dat de positie van de minister-president er een van voorzichtigheid was. Hij was erg bang dat het tot problemen zou leiden als er niet getenderd zou worden, dus als men zou meegaan met de Oranjecombinatie. Is dat van doorslaggevend belang geweest?

De heer **Pans**: Nee, dat is niet van doorslaggevend belang geweest, want er waren meerdere prominente spelers die grote risico's zagen. Voor de een lagen die op financieel vlak en voor de ander op juridisch vlak of imagotechnisch. Er was behoorlijk massief verzet van een aantal bewindslieden die betrokken waren bij dit dossier. Een minister-president probeert natuurlijk uiteindelijk altijd tot een oplossing te komen waarin alle spelers zich kunnen vinden. Dat was bij dit dossier toch wel heel moeilijk.

De heer **Van Gerven**: Wat was zijn persoonlijke mening? Wel of niet tenderen?

De heer **Pans**: Ik weet dat hij, al zijn knopen tellend, uiteindelijk tot de conclusie is gekomen dat we beter de route zouden kunnen voortzetten waartoe wij met elkaar hadden besloten. Daarin hebben volgens mij allerlei overwegingen een rol gespeeld, zoals de coalitiepolitiek en het imagotechnische punt. Bovendien was het ook niet prettig als Financiën tegen was. De rol die de minister-president toch het prettigst vond om te spelen, was die van primus inter pares. Hij werd uiteindelijk voor de keuze gesteld: veel belangrijke spelers in zijn kabinet tegen zich in het harnas jagen of go with the flow. In dat geval heeft de minister voor het laatste gekozen, waarbij zich niet de meeste problemen zouden voordoen. Dat is natuurlijk helder.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, hij heeft zich niet achter minister Netelenbos gesteld. U hebt het ook juridisch geschetst: men had kunnen tenderen of men had het kunnen afblazen. U zegt dat het beide mogelijk was geweest. Had de minister-president, ook als er 90% zekerheid was geweest - - en dat is in juridische termen heel hoog -- om te stoppen met die tender, dan toch nog gezegd: zoek ook nog die 10% uit?

De heer **Pans**: Nou, de minister-president was wel iemand die ... Als de landsadvocaat zegt dat het kan, zal de een zeggen "dat is mooi, dan kunnen we het doen" en zal de ander zeggen "als het toch fout blijkt te gaan, krijgt niet de landsadvocaat op zijn donder, maar krijgen wij op ons donder". Zolang er onzekerheid in zat, had de minister-president toch het gevoel: allemaal mooi en aardig, maar als puntje bij paaltje komt, zitten wij en niet de landsadvocaat op de blaren. Opgeteld bij het politieke verzet van een aantal bewindslieden heeft dat hem tot deze keuze gebracht. Dat kan ik op zichzelf heel goed begrijpen, maar het was wel een andere keuze dan die wij verstandig vonden.

De heer **Van Gerven**: Hij heeft uiteindelijk dus die afweging gemaakt. Toen heeft hij, in het gesprek met u, de heer Geelhoed en minister Netelenbos, de minister op andere gedachten gebracht. Hij heeft gezegd: mevrouw Netelenbos, u kunt niet doorzetten wat u zo graag wilt; we gaan toch tenderen.

De heer **Pans**: Nee, hij heeft de minister niet op andere gedachten gebracht. Hij heeft de politieke werkelijkheid geconstateerd dat er in het kabinet geen steun te vinden was voor deze afwijking van de eerder door het kabinet uitgezette procedure, om een aantal redenen. Die hoef ik nu niet te herhalen. Dan moet je het op een bepaald moment -- zo heeft de minister, denk ik, die conclusie toen getrokken -- oppakken waar je gebleven was.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, dan moest minister Netelenbos toch wel comfort geboden worden. Er moest toch wel een alternatief geboden worden.



Dan heb ik het over het gesprek dat u met z'n vieren hebt gevoerd. Wat is er toen afgesproken over hoe het verder zou gaan?

De heer **Pans**: Ik heb daar geen gedetailleerde herinnering aan. Eén ding staat wel vast: er waren niet veel andere smaken meer nadat de weg via de Oranjecombinatie was afgesloten.

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp dat er twee smaken zijn: Oranjecombinatie of een openbare aanbesteding.

De heer **Pans**: Zo is het.

De heer **Van Gerven**: Dat is helder. Er is gekozen voor openbaar aanbesteden, maar er is natuurlijk afgesproken hoe dat dan in het vat gegoten moest worden. De Kamer was in grote meerderheid tegen, toch? Die was niet voor openbaar aanbesteden. Zij vond dat het aan de NS gegund moest worden. Dat was toch ook een realiteit?

De heer **Pans**: De Kamer had tot dat moment als officieel beleid vastgesteld dat we gingen aanbesteden. Er lag geen ander besluit van de Tweede Kamer. De Kamer was er overigens van op de hoogte dat dit speelde. Het was ook bekend dat de Kamer het eigenlijk prettiger zou vinden als de Nederlandse Spoorwegen dit vervoer zouden krijgen. Nadat de weg via de Oranjecombinatie was afgesloten, was het voor iedereen duidelijk dat het, hoe mooi je het ook verwoordt en afhecht, een openbare aanbesteding zou worden, die gewoon moet voldoen aan een aantal eisen die daarvoor gelden. Je komt dan namelijk in het aanbestedingsrecht terecht en dan heb je weinig keuzemogelijkheden meer.

De heer **Van Gerven**: We zullen straks nog verder praten over hoe de aanbesteding verdergaat. Is het ondernemingsplan voor de HSL-Zuid, het aanbod van de Oranjecombinatie, in de ministerraad verspreid?

De heer **Pans**: Bij mijn weten niet. Volgens mij heeft de ministerraad alleen de notitie gehad waarin werd aangegeven waarom deze afwijking van de weg van de openbare aanbesteding op een aantal gronden acceptabel zou zijn.

De heer **Van Gerven**: Ja. De conclusie van het ondernemingsplan is dus aan de ministerraad gemeld en men wist dat er een ondernemingsplan achter lag?

De heer **Pans**: Dat weet ik niet, maar ik weet wel dat het kabinet op de hoogte was van het feit dat er intensief met de combinatie was gesproken, over de contouren van het bod -- daar heb ik de elementen zo-even al van genoemd -- over wat de prijs ongeveer zou zijn, dat er geen aanvullende eisen zouden worden gesteld in de sfeer van garanties, waar eerder wel sprake van was geweest bij het onderhandse bod van de Nederlandse Spoorwegen in 1999, en dat er ook geen aanvullende eisen zouden worden gesteld op het gebied van infrastructuur en van het beroemde moratorium op wetgeving. Het kabinet kon ervan uitgaan dat er een net aanbod zou komen, passend binnen de prijs die binnen de PKB was geschetst en misschien zelfs iets meer. Dat is die "earn out" waar ik het eerder over had.

De heer **Van Gerven**: De gegevens waarover u nu spreekt -- u bereidt de stukken voor de ministerraad voor; daar bent u verantwoordelijk voor -- zijn dus integraal gedeeld met de ministerraad.

De heer **Pans**: Wat ik daarvan heb teruggezien ter voorbereiding van het gesprek van vandaag, heeft deze mate van concreetheid.

De heer **Van Gerven**: Daar is in de ministerraad over gesproken en toen is uiteindelijk geoordeeld dat het bod, dat plan, die verkenning niet voldeed en dat er doorgedaan moest worden met de openbare aanbesteding.

De heer **Pans**: Het kabinet heeft, na het overleg van de minister met de minister-president op dit punt, de conclusie getrokken die al een aantal weken in de lucht hing.

De **voorzitter**: Ik denk dat het goed is als we tien minuten pauzeren.

Het verhoor wordt van 12.25 uur tot 12.37 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Elias, die zal voortgaan op het punt waar we waren gebleven: de aanloop naar 16 juni 2000, wanneer het kabinet een beslissing neemt.

De heer **Elias**: Met uw goedvinden gaan we nog heel even terug naar 7 juni. Dat is de dag nadat het gesprek tussen minister-president Kok en de minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Netelenbos, had plaatsgevonden, waarbij u aanwezig was. Ik hield u net de vraag voor: was het compromis niet dat er wel openbaar zou worden aanbesteed, maar dat er veel aan zou worden gedaan om ervoor te zorgen dat de NS in een goede positie zou worden gebracht bij die aanbesteding? Toen zei u: "dat herken ik niet" of "dat is niet juist". Ik ben even kwijt wat u precies zei.

De heer **Pans**: Ik herken het niet, met name het begrip "in een goede positie".

De heer **Elias**: Dan is het misschien interessant om het volgende te memoreren. Mevrouw Netelenbos wordt door middel van een notitie van 7 juni -- die notitie is van een van uw ambtenaren en is in kopie aan u gestuurd -- voorbereid op het gesprek met de fractievoorzitters op 8 juni. In die stukken staat: als er openbaar zal worden aanbesteed, is er een risico dat een buitenlandse partij zal winnen; om dat te ondervangen worden eisen gesteld, zoals aantoonbare kennis van de Nederlandse markt; daarnaast moet het consortium een zelfstandige Nederlandse dochteronderneming oprichten. In die stukken ter voorbereiding op het gesprek om de fractievoorzitters ervan te overtuigen dat er wel degelijk openbaar

aanbesteed zou kunnen worden, staat dus: als we nu gaan tenderen, biedt dat de mogelijkheid om langjarige zekerheden te krijgen en biedt dat een uitstekende kans voor de NS om te winnen. Dat lijkt toch wel sterk op wat ik net in mijn vraag aan u vroeg.

De heer **Pans**: Nogmaals: als het gaat om het feitelijk comfort bieden aan de spoorwegen, zijn dit, denk ik, redelijk normale eisen die bij een internationale aanbesteding horen. Maar je ziet het ook bij lokale aanbestedingen. De eis dat men kennis moet hebben van de markt is misschien mede gebruikt om bij de Kamer de ongerustheid weg te nemen dat het een mission impossible zou worden voor de spoorwegen. Dat zou best kunnen, maar naar mijn mening leverde het geen wezenlijke verandering op met betrekking tot de eisen die je aan een aanbesteding zou moeten stellen. Daarom herken ik het beeld van comfort bieden aan de spoorwegen, dat u erin leest, niet zo.

De heer **Elias**: Dat is uw weergave.

De heer **Pans**: Dat is in ieder geval wat ik mij ervan herinner.

De heer **Elias**: De fractievoorzitters gaan kennelijk akkoord met wat er door het kabinet besloten is, want het kabinet neemt een principebeslissing op 9 juni, al communiceert het die nog niet naar buiten. Op 14 juni is er nog een Torentjesoverleg. Daar had ik u al naar gevraagd en daar had u geen wetenschap van.

De heer **Pans**: Nee.

De heer **Elias**: Op 16 juni besluit het kabinet om de openbare aanbestedingsprocedure voort te zetten. Weet u waarom de Kamer zich na het Torentjesoverleg gewonnen gaf? De Kamer had tot die tijd het meest tegengesputterd omdat de NS in een achterstandspositie zou staan bij het doorgaan met aanbesteden.

De heer **Pans**: Nee. Ik denk dat daarbij dezelfde overwegingen een rol hebben gespeeld. Een aantal factoren die onderzocht zijn om een andere route te nemen, zijn mislukt. Dan blijft er weinig anders over dan een openbare aanbesteding. Ik denk dat het ongeveer zo moet hebben gelegen. Dat was conform de situatie. We hadden een vrij lastige poging gedaan om een andere weg in te slaan, maar die was mislukt. Dan blijft er maar één weg over.

De heer **Elias**: Dat was volgens u, als u erop terugkijkt, ook de reden dat mevrouw Netelenbos ermee kon leven.

De heer **Pans**: Wat zij met grote overtuiging had geprobeerd, namelijk om de ministerraad te overtuigen, had zij niet voor elkaar gekregen. Dan is het ook geen schande om terug te keren naar de procedure die al eerder afgesproken was, namelijk openbaar aanbesteden. De Oranjecombinatie was namelijk een afwijking van de afgesproken procedure.

De heer **Elias**: Nadat de onderhandse gunning aan de Oranjecombinatie was afgeblazen -- daarvan is nu dan sprake -- ging men dus gewoon verder. Dan komt er het besluit om openbaar aan te besteden. Dat wordt allemaal afgestemd. In december 2000 wordt de zogenaamde invitation to tender, de openbare aanbestedingsbrief, uitgestuurd. Daarin was sprake van een bepaalde concessievergoeding. Weet u nog wat de hoogte daarvan was?

De heer **Pans**: Voor zover ik mij herinner, komt daarin het bedrag van 100 miljoen weer terug. Dat is de grens die wordt aangegeven. Partijen die niet voldoen aan de eis van 100 miljoen, kunnen niet toegelaten worden tot de onderhandelingsfase.

De heer **Elias**: Wie heeft die grens bepaald?

De heer **Pans**: Die was redelijk in overeenstemming met de PKB-vergoeding, om het kortweg samen te vatten. Dat was eigenlijk gewoon die 1,8 miljard.

De heer **Elias**: Maar wie heeft toen, bij die invitatie aan partijen om zich in te schrijven en mee te doen, vastgesteld dat het 100 miljoen moest zijn?

De heer **Pans**: Dat zal door de projectdirectie daarin opgeschreven zijn en daar is uiteraard door de leiding van het departement naar gevraagd.

De heer **Elias**: Daar komt dus die 100 miljoen vandaan, uit de projectdirectie, maar dat was natuurlijk gesanctioneerd door u en uw minister. En door de minister van Financiën, want het was een besluit dat in overeenstemming genomen moest worden. Klopt dat?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Is het niet erg toevallig dat dat bedrag precies hetzelfde is als het bedrag dat u eerder met de Oranjecombinatie had uitonderhandeld? Dat woord mag ik van u niet gebruiken, dus laat ik dan zeggen: het bedrag dat tot stand was gekomen in gesprekken met de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Nee. Het voldeed volledig aan de eisen die van het begin af aan waren gesteld aan de minimale opbrengst die de aanbesteding zou moeten opleveren. In dat opzicht gaat het ver in de tijd terug dat de vergoeding die voor het vervoer geboden zou moeten worden, bepaald is op 1,8 miljard. Dat bedrag was overigens als bodem aangemerkt ten opzichte van ramingen die veel hoger uitkwamen en is gedurende de hele procedure gehanteerd. Toen de Oranjecombinatie zei "als we de gelegenheid krijgen, zullen wij een bod doen dat voldoet aan de eisen van de PKB plus de earn out", wisten wij dat dat die 100 miljoen zou zijn.

De heer **Elias**: Impliciet zegt u dus -- dat vraag ik u -- dat de ondergrens van 100 miljoen in de openbareaanbestedingsdocumentatie niet was ingegeven door de kennis die u recentelijk daarvoor had verkregen uit de onderhandse gesprekken met de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Nee, zeker niet. Het was eerder omgekeerd. De Oranjecombinatie wist dat zij in die orde van grootte moest uitkomen om te voldoen aan de eis uit de PKB.

De heer **Elias**: In juli 2000 laat SNCF, de Franse spoorwegmaatschappij -- dat is een door de NS gevreesde concurrent -- weten niet mee te zullen doen aan de openbare aanbesteding, terwijl de Fransen zich eerder juist als geïnteresseerde partij hadden laten registreren. Weet u wat de beweegredenen van SNCF waren om niet mee te doen?

De heer **Pans**: Nee, maar een heel grote verrassing was het uiteindelijk toch ook niet. De Fransen wisten dat er, hoe dan ook, voor het stukje vanaf de Belgische grens tot Parijs zonder overeenstemming met Frankrijk überhaupt geen hsl zou rijden. Je was sowieso veroordeeld tot het maken van afspraken met de Fransen -- dat gold ook voor België: je moest ook afspraken maken met de Belgen, maar die waren er inmiddels -- om dat gedeelte van die internationale lijn te kunnen rijden. Kennelijk hebben de Franse spoorwegen toen de inschatting gemaakt: waarom zouden wij eigenlijk ook op de lijn in Nederland gaan bieden? Maar nogmaals: dat is een veronderstelling, want ik heb geen document gezien waarin zij aangaven waarom zij ervan afzagen.

De heer **Elias**: Het is een element dat later in onze verhoren nog terugkomt, maar omdat u het in een bijzin zei, vraag ik er toch even naar. U zei: er waren afspraken met de Belgen. Dat waren heel dun in potlood geschreven afspraken, toch? Daar hebben wij later nog veel last van gehad.

De heer **Pans**: Nou ja, er was met de NMBS een contract uitonderhandeld waarin aangegeven was dat de vervoerder voor het hsl-vervoer, als die was gevonden, voor het Belgische stuk in ieder geval tot overeenstemming met de NMBS moest komen en dat er dan een gezamenlijke vervoersonderneming zou worden gevormd met bepaalde verhoudingen en zeggenschap. Dat was met de Belgen wel overeengekomen, maar met de Fransen niet.

De heer **Elias**: Maar met de Belgen waren er ook nog een hoop open eindjes, zoals later zou blijken.

De heer **Pans**: Dat is helaas bij heel veel contracten zo.

De heer **Elias**: Daar komen we later nog op terug. De Kamer hechtte grote waarde aan een gelijk speelveld voor alle partijen in Europa. We hadden het er heel kort al over toen u het woord "reciprociteit" introduceerde. Simpel gezegd: als de Fransen bij ons mogen rijden, dan moeten wij ook bij de Fransen kunnen rijden. Hoe stond de Kamer daartegenover?

De heer **Pans**: Die steunde dat natuurlijk volledig. Ik vind het ook een heel terechte eis, die je mag stellen op dat punt. Als jij jouw markt opengooit, moeten de andere landen dat ook doen, want anders ben je een beetje malle Gerritje.

De heer **Elias**: "Gekke Henkie" werd er in dat verband vaak gezegd.

De heer **Pans**: Dat kan ook.

De heer **Elias**: Maar u houdt het op Gerrit.

Dat was dus belangrijk, ook voor de Kamer. Het gekke is dat de Fransen in 1999 interesse toonden voor de aanbesteding in het internationale vervoer door zich te laten registreren via dat registration document. In april informeerde uw projectorganisatie u erover dat de Franse spoorwegen geen aanleiding zagen om vrijwillig af te zien van deelname aan de openbare aanbesteding. Het is interessant om al die stukken te zien en na te gaan hoe dat gaat. Dat liep via de ambassade en er werden allerlei mensen bij ingeschakeld, maar dat was de kern. In juni lieten ze echter ineens weten: joh, we doen toch maar niet mee. Hebt u enig idee waarom? Er moet toch een reden voor zijn geweest dat zij afzagen van deelname?



De heer **Pans**: Ik zou het niet weten. Dat zult u de Fransen moeten vragen. Ik zou het echt niet weten.

De heer **Elias**: U hebt daar geen enkele kennis van? U hebt daar nooit van gehoord?

De heer **Pans**: Nee. Ik weet ook niet of ze überhaupt hun motieven hebben kenbaar gemaakt of dat we sec de mededeling hebben gekregen dat zij niet zouden meedoen.

De heer **Elias**: Nou, het was niet helemaal sec. U hebt een fax gekregen waarin stond: we confirm, wij bevestigen, dat wij niet meedoen. Het was hun dus gevraagd, in een gezamenlijke meeting van uw projectdirectie met de SNCF.

De heer **Pans**: Ja, maar ... Verkeer en Waterstaat is bezig geweest om zo veel mogelijk spelers geïnteresseerd te krijgen om deel te nemen aan die aanbesteding. Er waren oorspronkelijk -- ik zeg het even uit mijn hoofd -- zo'n 25 partijen die hun belangstelling hadden kenbaar gemaakt. Dat zegt echter helemaal niets over de vraag of je uiteindelijk partijen hebt die voldoende aan de eisen voldoen om met een aanbieding te komen die tot een resultaat zou kunnen leiden. Van die pakweg 25 zijn er 4 overgebleven. Ik weet ook niet wat de motieven van al die anderen zijn geweest om ...

De heer **Elias**: Nee, maar er waren er niet zo veel meer over in april 2000. Toen waren de Fransen nog wel over. U weet ook niet dat er zo'n blauwe brief is geschreven, waarover u het eerder vandaag hebt gehad?

De heer **Pans**: Ik ken geen blauwe brief.

De heer **Elias**: De minister van Landbouw heeft die geschreven aan de minister-president, met een afschrift aan minister Netelenbos, of andersom; dat zou ik even moeten nakijken. Daarin stond: ga nou eens op hoog niveau

met de Fransen praten om ervoor te zorgen dat ze zich terugtrekken. Daar weet u niets van?

De heer **Pans**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Ik ga even door op dat laatste punt, dat SNCF afziet van het uitbrengen van een bod. Er is toch overleg geweest tussen uw projectorganisatie en de Fransen? Daar is over gesproken. Weet u dat?

De heer **Pans**: Er is met de Fransen gesproken, maar in mijn herinnering is er niet met de Fransen gesproken over de vraag: zou het beter zijn als jullie niet meedoen? De contacten met de Fransen zijn, voor zover ik mij herinner, altijd gegaan over garanties dat er in het Franse stuk gereden zou kunnen worden -- anders heb je weliswaar een HSL-Zuid, maar die eindigt dan in België; dat was niet de bedoeling van dit project -- en over de reciprociteit. Het punt van de reciprociteit speelde in alle gesprekken een rol.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar er is gesproken met de Fransen. Een dag daarna komt er een fax binnen bij de projectorganisatie, waarin SNCF aangeeft dat zij afziet van een bod. Dan moet daar toch over gesproken zijn?

De heer **Pans**: Ja, maar in mijn herinnering was de insteek niet: wij zouden het prettig vinden als jullie niet zouden bieden. Zeker niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar er is met de Fransen gesproken. Een dag daarna komt er een brief waarin staat: wij zien af van het doen van een bod. Dan is er toch gesproken over wel of niet bieden?

De heer **Pans**: Dat weet ik niet. Ik ben er niet bij geweest. Ik kan mij niet herinneren dat wij vanuit Verkeer en Waterstaat nadrukkelijk tegen de Fransen gezegd zouden hebben: jullie moeten niet bieden. Zoals ik heb gezegd, waren er twee belangrijke onderwerpen die steeds een rol speelden: de reciprociteit -- die was van belang -- en de garantie dat er überhaupt in Frankrijk gereden zou kunnen worden.

De heer **Van Gerven**: Mag ik dan de conclusie trekken dat die discussie over de reciprociteit er wellicht toe heeft geleid dat SNCF heeft afgezien van het doen van een bod?

De heer **Pans**: Dat zou heel goed kunnen, maar ik weet niet wat uiteindelijk hun motieven zijn geweest om niet mee te willen bieden. Zij zouden in ieder geval niet aan de eis van reciprociteit voldoen, even los van het feit dat dit juridisch niet af te dwingen was. Daarover hebben wij eerder vanochtend al gesproken. Over garanties voor het rijden in Frankrijk waren ook geen afspraken met hen gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Er is ook gesproken over nadere voorwaarden. De heer Elias heeft dat al met u besproken, maar ik kom er nog even op terug. In het overleg met de fractievoorzitters is gezegd dat er aanvullende voorwaarden zijn gesteld: hoe kunnen wij die tender toelichten zodat NS in een goede positie komt? Daarbij is ook gesproken over de machtspositie van bijvoorbeeld SNCF. Die reed daar al met de Thalys. Dat zou een reden kunnen zijn om niet mee te kunnen doen.

De heer **Pans**: Dat zou geen weigeringsgrond kunnen zijn als de Fransen voldoende invulling hadden kunnen geven aan de eisen die in het document waren opgenomen. In mijn herinnering hebben zij zelf de keuze gemaakt, op welke gronden dan ook, om uiteindelijk niet als speler in de aanbesteding mee te doen. Ze hielden overigens een belangrijke troef achter de hand, want zonder overeenstemming met de Fransen zouden die treinen vanaf de Belgische grens niet naar Parijs rijden. Dat is tot op het laatst overeind gebleven.

De heer **Van Gerven**: U houdt dus staande dat er op geen enkele wijze nadere voorwaarden zijn gesteld om de NS in een voordeligere positie te brengen ten opzichte van andere potentiële aanbieders?

De heer **Pans**: Ik heb er geen enkele herinnering aan dat wij zo'n eis aan de Fransen gesteld hebben. Ik kan er verder dus helemaal niets over zeggen.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar hoe kan het dan dat een van uw ambtenaren tot de conclusie komt: luister, als we het zo opschrijven -- de voorwaarden zijn genoemd; er zijn zeven à acht heel duidelijke voorwaarden genoemd -- heeft de NS een uitstekende kans om die tender te winnen?

De heer **Pans**: Los van wat je daarover op papier zet, was de NS, gezien de hele voorprocedure, heel goed op de hoogte van het product waarvoor zij gevraagd zou worden een aanbod te doen. Ze wist de orde van grootte van de prijs die zij ervoor zou moeten bieden. Als één partij in Europa wist wat er van haar verlangd werd, nog los van wat je daar aan schriftelijk comfort over zou willen formuleren, was het wel de NS. Dat was namelijk de best ingevoerde speler in dit hele dossier.

De heer **Van Gerven**: De overtuiging was dus dat de NS het waarschijnlijk zou winnen.

De heer **Pans**: Het zou wel heel vreemd zijn als je met zo veel voorkennis niet wint. Je hebt tot twee keer toe een aanbieding kunnen doen. De ene keer was dat een officiële aanbieding met een onderhands bod voor het binnenlands vervoer. Vervolgens was er de heel uitvoerige verkenning waar de projectdirectie behoorlijk wat energie in had gestoken om hun zo veel informatie te geven dat het Oranjebod, als de deur zou worden opengezet, inderdaad een goed bod zou zijn. De spoorwegen wisten echt van de hoed en de rand. Even los van wat je wel of niet tegen de Fransen zou zeggen: ze wisten dat er niemand zo goed geïnformeerd was als de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **Van Gerven**: Uw conclusie op dat moment was dus dat de NS zo goed was ingevoerd en zo goed op de hoogte was van de situatie in Nederland, dat het winnen van die tender haar nauwelijks kon ontgaan.

De heer **Pans**: Als je dan de tender niet wint, heb je prutswerk geleverd.

De heer **Van Gerven**: Dat is overgebracht aan de fractievoorzitters, of aan de politiek, om hen over de streep te trekken om toch mee te gaan in die openbare aanbesteding.

De heer **Pans**: Zoals ik al zei: ik ben niet bij dat overleg geweest, maar ik kan mij heel goed voorstellen dat het ongeveer zo moet zijn gegaan. Het was volledig zoals het was. De spoorwegen wisten van de hoed en de rand. Het zou wel heel gek zijn als zij, ondanks het feit dat het nu toch een openbare aanbesteding zou worden met alle risico's van dien -- die zaten er immers aan -- dit zouden verliezen.

De heer **Van Gerven**: Goed. Er wordt getenderd, er wordt aanbesteed en er worden drie biedingen gedaan. Drie partijen brengen een bod uit. Wat opvalt, is dat het bod van de NS er torenhoog boven uitsteekt. Wat vond u van het bod van NS/KLM ten opzichte van het bod van de twee andere partijen die geboden hebben?

De heer **Pans**: Veel geld.

De heer **Van Gerven**: Veel geld inderdaad. Hoe hoog was het gedane bod trouwens?

De heer **Pans**: 178 miljoen.

De heer **Van Gerven**: En hoe hoog was het bod van de andere twee die geboden hebben?

De heer **Pans**: Er was er eentje die ook de 100 miljoeneis haalde. Dat was DB Arriva, maar die voldeed niet aan de eisen die gesteld werden om het überhaupt een formeel acceptabel bod te maken. De andere partij, CGEA Connexion zat op een bedrag in de orde van grootte van 61 miljoen, geloof ik. De verschillen waren dus heel groot.

De heer **Van Gerven**: Ik herhaal het even. CGEA Connexxion zat rond de 61 miljoen. Deutsche Bahn/Arriva zat rond de 100 miljoen, maar voldeed niet aan alle voorwaarden; dat was geen bindend bod, begrijp ik. En NS zat op 178 miljoen. NS bood dus drie keer zo veel als CGEA Connexxion. Dat klopt?

De heer **Pans**: Dat is zo.

De heer **Van Gerven**: Dat is juist. U vond dat veel?

De heer **Pans**: Ja. Dat was veel geld.

De heer **Van Gerven**: Kunt u nog wat associaties weergeven die het bij u opriep?

De heer **Pans**: Als minimum was in de invitation to tender opgenomen dat het 100 miljoen moest zijn omdat je je anders niet kwalificeerde voor onderhandeling en moest wachten tot de winnaar was afgevallen. Die 100 miljoen was een redelijke constante vanuit de PKB en werd oorspronkelijk geacht 50% van de investering op te brengen. Later werd dat percentage natuurlijk lager doordat de investering hoger werd. Als dit zover daarvan afwijkt, bekruipt je ook wel even het gevoel: misschien hebben wij toch een fout gemaakt en hebben wij het te laag ingeschat. Binnen Verkeer en Waterstaat kwam het meer als een professioneel punt op -- er is toch gewoon professioneel nagedacht over een redelijke prijs voor dit vervoer? -- in de wetenschap dat hierover vanuit V en W nogal eens een dispuut met Financiën was, dat dacht dat er veel meer uit zou komen. Dan heb je zoiets van: hebben die lui van Financiën dan misschien toch gelijk gekregen en zaten wij aan de te lage kant? Dat voelt niet prettig voor professionals die denken dat ze hun werk goed hebben gedaan. Het algemene gevoel was wel: dit is wel heel veel geld, dus wat is hier gebeurd?

De heer **Van Gerven**: Ja, veel geld, dus wat is hier gebeurd? U was kennelijk verrast door het enorm hoge bod.

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wat opvalt, is dat Schiphol er niet meer bij zit. Die zat nog wel bij de Oranjecombinatie. Waarom is die afgevallen?

De heer **Pans**: Wat ik mij ervan herinner, is dat Schiphol zelf -- ik geloof zelfs dat het de raad van commissarissen was -- tot de conclusie is gekomen dat zij dat niet moest doen. Dat heeft volgens mij niet zozeer met die trein van doen. Schiphol zat in heel andere processen op dat moment en vond het minder dienstig om in zo'n onderneming te zitten, waar hij overigens maar een heel beperkt percentage in zou hebben. De KLM, die wel overbleef in die combinatie, had volgens mij maar 10% van de aandelen, dus heel groot was het niet. Het was toch eigenlijk een NS-onderneming gebleven.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik kom op het bod zelf, die 178 miljoen. Wat waren de twijfels? Ik neem aan dat er twijfels waren. U zei zojuist: wie heeft er nu niet goed gerekend? Kunt u verder toelichten hoe hierover op het ministerie gedacht werd?

De heer **Pans**: Als je je kwalificeert voor de onderhandelingsfase, die hierna aanbrak ...Zoals ik al zei, viel DB Arriva, die 112 miljoen, geloof ik, had geboden, eruit.

De heer **Van Gerven**: 100 miljoen, niet 112 miljoen, hè?

De heer **Pans**: Die had in ieder geval voldaan aan de 100 miljoeneis, maar die had geen acceptabel bod; DB Arriva voldeed niet aan de eisen. Er was nog één andere speler, maar die voldeed niet aan de eis van 100 miljoen, dus daar kon je de onderhandelingsfase niet mee ingaan. Daar kon je pas mee in onderhandeling gaan als de NS uiteindelijk toch nog zou afvallen. Dat kon, want in de afronding van zo'n bod kan er nog iets fout gaan. Daar zat

meteen de aarzeling: als wij dadelijk de onderhandelingen met de spoorwegen ingaan, blijkt misschien wel dat allerlei onderwerpen terugonderhandeld moeten worden omdat er fouten zijn gemaakt of wat dan ook. Een bod dat lager is, heeft soms een opwaarts potentieel en een bod dat hoog is, heeft soms een neerwaarts potentieel.

De heer **Van Gerven**: Ik wil even naar die 178 miljoen. Er waren twijfels: is dat wel een reëel bod? Toch?

De heer **Pans**: Het was niet zozeer dat er twijfels waren over de vraag of het een reëel bod was. Wij vonden het erg veel geld in verhouding tot wat wij dachten dat een redelijke prijs zou zijn.

De heer **Van Gerven**: Het was erg veel geld, dus er waren toch twijfels.

De heer **Pans**: Er waren twijfels over de volgende stap. Als we nu de onderhandelingen ingaan -- dat was de volgende stap: we moesten dit contract afronden -- komen er dan niet allerlei dingen op tafel? Zegt men dan niet: wacht even, die dingen zijn beprijsd, maar dat is ten onrechte. Dat zie je bij alle aanbestedingen. Het is niet zo dat je klaar bent als de envelop opengaat; nee, vaak begint het spel dan juist. Dan wordt namelijk gekeken of de prijs op alle onderdelen in relatie is tot het product dat wordt aangeboden.

De heer **Van Gerven**: Had dat bod op basis van die bieding niet gewoon moeten worden afgewezen? Ik roep nog even in herinnering dat er een factor drie tussen zit. Volgens mij is dat niet normaal. Ik weet niet hoe u daartegenaan kijkt.

De heer **Pans**: Helaas komt het bij aanbestedingen nogal eens voor dat partijen veel lager inschrijven dan het feitelijk kost; dan gaan ze failliet. Er zijn ook bedrijven die, als het om de opbrengst gaat, veel te hoog inschrijven; dan gaan ze ook failliet.



De heer **Van Gerven**: Mijnheer Pans, met permissie. Als ik een huis laat bouwen door een aannemer en als ik verschillende aannemers vraag om te bieden, zit er natuurlijk verschil in de prijs, maar daar zit toch geen factor drie tussen? Dat is toch extreem?

De heer **Pans**: Soms is de markt bereid om een heel scherpe prijs te bieden om de klus te krijgen. Dat komt voor. Er was voor Verkeer en Waterstaat in ieder geval geen enkele formele grond waarop het departement zou kunnen zeggen: wij hebben u gevraagd om in te schrijven; u hebt ingeschreven, maar wij vinden dat u wel erg hoog inschrijft, dus u krijgt het niet; we gaan met u niet verder de afrondende onderhandelingen in. Ik zou werkelijk niet weten op grond van welk argument je dat zou moeten doen.

De heer **Van Gerven**: Nou ja, omdat het misschien niet realistisch is.

De heer **Pans**: Dan moet je toch eerst vaststellen of dat zo is? In de afrondende onderhandelingen wordt vervolgens gekeken: klopt dit bedrag, zitten er nog factoren bij die tot aanpassing zullen leiden? Dat gebeurde uiteindelijk ook. Een aantal factoren is geschrap, waardoor de prijs lager werd, maar het was nog steeds een behoorlijke prijs. Er waren geen gronden op grond waarvan V en W zou kunnen zeggen dat de prijs niet acceptabel was omdat hij te hoog was. Overigens hebben de tenderboard en de commissie van wijzen dezelfde conclusie getrokken; eerder nog zelfs.

De heer **Van Gerven**: Later is er inderdaad verder onderhandeld over de prijs. Daarbij is onder andere gesproken over het garantievermogen. Dat is verhoogd. Is dat een aanwijzing dat er toch iets met die prijs moest gebeuren?

De heer **Pans**: Nee. Bij iedere aanbieding worden er factoren beprijsd. In dit geval was een van de factoren het risico. Er zaten in ieder geval twee belangrijke risico's in. Het zullen er ongetwijfeld meer zijn, maar in mijn herinnering waren er twee belangrijke risico's die uiteindelijk tot een aanpassing van de prijs hebben geleid. Het ene risico was het

garantievermogen. Als je dat financieel wilt afregelen, moet dat in de prijs tot uitdrukking worden gebracht. Het andere risico waren de Fransen. Daar hadden we het eerder al over. Er was in ieder geval een risico dat je weliswaar een product kreeg dat tot Parijs mocht rijden, maar dat je misschien niet tot overeenstemming met de Fransen zou komen. Wie draait voor dat risico op? Dat risico is toen bij het departement neergelegd.

De heer **Van Gerven**: Of overeenstemming met de Belgen.

De heer **Pans**: Ja. Dan gaat dat dus van de prijs af.

De heer **Van Gerven**: Maar we kunnen wel constateren dat het garantievermogen in ieder geval verdubbeld is om de risico's te verminderen.

De heer **Pans**: Ja. Daardoor kon de prijs die de spoorwegen moesten betalen omlaag. Een van de factoren die bij elke aanbesteding een prominente rol spelen, is de vraag hoe de risico's worden beprijsd en bij wie de risico's liggen. Of het nu gaat om de spoorwegen of de aanbesteding van een infrastructuurproject: als je het risico bij de aannemer legt, brengt hij daarvoor een prijs in rekening; als de overheid het risico neemt, dan hoeft de aannemer het niet te beprijsen en gaat de prijs dus omlaag. Dat is hier ook gebeurd.

De heer **Van Gerven**: U sprak over risico's. Ik wil even kijken naar de risico's voor het ministerie. De opbrengst van de concessie maakt deel uit van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Die vult het Infrastructuurfonds, op basis waarvan ... Was het dan ook niet voor u als concessieverlener -- ik spreek u maar even aan als het ministerie -- van belang om een reële prijs te hebben, zodat er een reëel bedrag op de begroting zou staan, op de eigen begroting van het ministerie?

De heer **Pans**: De opbrengst van de hsl heeft natuurlijk van het begin af aan een belangrijke rol gespeeld, niet voor het ministerie, maar voor de Staat der Nederlanden. Die had in eerste aanleg gezegd: we willen 50% van de hele

investering terugzien. Later is dat percentage lager geworden omdat de investering hoger werd, zoals ik al zei. Dat staat ook in alle voortgangsrapportages aan de Kamer. Even de orde van grootte: 3 miljard aan SVV-gelden; 3 miljard aan Infrafondsgelden; volgens mij zou Europa nog een half miljard aan de hsl betalen en de rest moest uit het vervoer komen. Zo stond het ook in de voortgangsrapportages, dus als we dat niet zouden halen, hadden we een probleem.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dan stel ik toch de vraag: als dat bedrag van 178 miljoen niet reëel is, leidt dat toch ook tot een begrotingsprobleem voor het ministerie? Dan wordt het Infrastructuurfonds namelijk niet voldoende gevuld.

De heer **Pans**: Maar dat bedrag van 178 miljoen hadden wij nooit in onze begroting staan. Wij gingen niet uit van 178 miljoen die uit het vervoer zou komen. Wij gingen van een lager bedrag uit in onze begroting.

De heer **Van Gerven**: Waar ging u dan van uit? Van 100 miljoen per jaar?

De heer **Pans**: Verkeer en Waterstaat heeft altijd het bedrag van 1,8 miljard in het Infrafonds opgevoerd en heeft dat in rapportages aan de Kamer bij het dekkingsplaatje van de hsl ook steeds zo opgevoerd. Die 178 miljoen per jaar is dus nooit een uitgangspunt van het ministerie geweest.

De heer **Van Gerven**: Ik vat het als volgt samen: als het onder de 100 miljoen was geweest, dan had u begrotingstechnisch een probleem gehad. Er is echter nog wel een ander probleem. U bent namelijk ook aandeelhouder van NS. Als die bieding te hoog is, heeft de aandeelhouder een probleem, want dan komt het dividend of de positie van de onderneming in gevaar.

De heer **Pans**: Ja. Ik begrijp waarom u die vraag stelt. Ik ga even terug in de tijd. De rol van de aandeelhouder bij de NS -- datzelfde gold voor de KLM, waarvan het Rijk ook aandeelhouder was, en voor Schiphol -- werd niet

gebruikt op de manier die we tegenwoordig vrij normaal vinden, namelijk dat je niet alleen aandelen hebt, maar dat je het aandeelhouderschap ook actief inzet als rijksoverheid. Dat zie je nu op allerlei manieren gebeuren, maar dat was in die jaren niet het geval. De rijksoverheid zorgde ervoor dat er in al die bedrijven een aantal commissarissen zaten die overheidscommissarissen waren. Die waren dus specifiek aangewezen vanuit de overheid. Dat waren de vooruitgeschoven posten om het werk te doen. Langs de lijn van het aandeelhouderschap werd in die jaren in ieder geval niet gestuurd op de zakelijke manier waarop die bedrijven zich in de markt begaven. Dat vond men, niet alleen bij Verkeer en Waterstaat, maar ik denk in Nederland in zijn algemeenheid, toen not done. Tegenwoordig spreken we over een veel actiever aandeelhouderschap dan waar toen sprake van was. We hebben dus ook nooit overwogen om het aandeelhouderschap zo te gebruiken. Je leest weleens dat mensen zeggen: waarom hebben jullie dat aandeelhouderschap niet gebruikt om dat bod een beetje mee te sturen? Dat is geen moment een overweging geweest.

De heer **Van Gerven**: Dat was toen niet aan de orde. Het aandeelhouderschap was eigenlijk louter een papieren iets.

De heer **Pans**: Het aandeelhouderschap gebruikte je in ieder geval niet om te sturen in het bedrijf. Daar had je commissarissen voor. Die moesten toezien op een goede gang van zaken in het bedrijf. Zij moesten ervoor zorgen dat de continuïteit van het bedrijf gewaarborgd was. Kennelijk hebben de commissarissen toen de inschatting gemaakt dat die 178 miljoen economisch acceptabel zou zijn.

De heer **Van Gerven**: U hebt vanuit het ministerie geen contact gehad met de commissarissen om over dat bod ...

De heer **Pans**: Zeker niet. Ik denk dat het ook een onzuivere interventie zou zijn geweest midden in zo'n aanbestedingsprocedure. U kent de samenstelling van de raad van commissarissen in die tijd. Daar zaten commissarissen in die echt wel van de hoed en de rand wisten voor hoever

je kunt gaan met een bedrijf. Als zij accepteren dat er 178 miljoen voor zo'n lijn wordt geboden, moet je je afvragen waarom je dan als Verkeer en Waterstaat op voorhand de inschatting zou moeten maken dat het een idioot bod is.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat dus niet overwogen. Het had formeel wel gekund, als aandeelhouder.

De heer **Pans**: Tegenwoordig gebruiken we het aandeelhouderschap soms actief om als overheid te interveniëren in een overheidsbedrijf of semioverheidsbedrijf. In die jaren was dat geen gangbare gang van zaken.

De heer **Van Gerven**: Dat is duidelijk.

De heer **Elias**: Ik heb nog één vraag over de totstandkoming van de concessieovereenkomst. U zei zo-even in het verhoor dat de NS zo veel kennis en voorkennis -- u noemde het woord zelfs -- had, dat het wel heel gek moest lopen als ze het niet zou winnen. Dat roept de vraag op of er geen sprake was van een ongelijk speelveld.

De heer **Pans**: Tsja ... Het feit dat de NS tot twee keer toe in de positie was gebracht om met beide handen een kans te pakken die haar mogelijk geboden zou worden, borg in zich dat er risico's aan zaten. Juist door de manier waarop het was vormgegeven, namelijk dat we geen onderhandelingen met de spoorwegen hadden gevoerd over dat vervoer en dat andere spelers door de projectdirectie in regelmatige sessies -- daarover kan de projectdirectie meer vertellen -- op de hoogte waren gebracht van de ins en outs van dit project, dachten wij dat we het level playing field toch voldoende gewaarborgd hadden.

De heer **Elias**: Voldoende gewaarborgd.

De heer **Pans**: Voldoende, jazeker.

De heer **Elias**: En is het niet zo dat, binnen de formulering die u nu gebruikt, de NS de facto toch een voorsprong had?

De heer **Pans**: De NS had per definitie een voorsprong. Hoe lang rijdt dat bedrijf al in Nederland?

De heer **Elias**: Ik bedoel dat de NS een voorsprong had door de informatie die specifiek zij alleen vanuit Verkeer en Waterstaat kon hebben, gelet op de eerdere contacten bij de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Ik denk dat geen enkele van de partijen er zo veel tijd en energie in had gestoken als de Nederlandse Spoorwegen, nog even los van de vraag of wij hun die gelegenheid hebben geboden. Het simpele feit is dat dit hun thuismarkt was. Dat gaf hun per definitie een voorsprong.

De heer **Elias**: Maar ik bedoel juist niet los van die vraag. Verkeer en Waterstaat, uw departement, uw mensen, de projectdirectie, gaven inzicht aan de NS in tal van dingen die op het moment van de aanbestedingsprocedure bij andere partijen die meeboden, niet bekend waren.

De heer **Pans**: Die partijen zouden al die informatie ook krijgen op het moment dat zij daadwerkelijk zouden bieden op de hsl. Waar we nu steeds over spreken, zijn de fasen die daaraan vooraf waren gegaan, waarin de spoorwegen in transparantie de gelegenheid hadden gekregen om er al eerder naar te kijken.

De heer **Van Gerven**: Ik kom op de tariefrestrictie, zoals het met een duur woord heet. Dat betekent het beperken van de tarieven op de hogesnelheidslijn. Dan hebben we het over eind 2001. Dan wordt er onderhandeld met de NS over de uiteindelijke concessieovereenkomst. Daarin speelt de tariefrestrictie een belangrijke rol. Er staat in de uiteindelijke concessieovereenkomst een bepaling dat er een korting van 47 miljoen zal komen als de overheid besluit om voor 1 september 2002 tot die

tariefbeperking over te gaan. Dat wilde men in de voorwaarden opnemen. Wat vond u ervan dat die bepaling erin is gekomen?

De heer **Pans**: Het werd al heel snel duidelijk dat, vreemd genoeg, de Nederlandse Spoorwegen, of de combinatie dan, zeer veel waarde hechtten aan het opnemen van zo'n artikel in de overeenkomst. Dat doet in zoverre wat wonderlijk aan, omdat je het niet vaak meemaakt dat iemand die een klus binnenhaalt, vervolgens zegt: ik wil per se in het contract opgenomen zien dat jij beperkingen kunt stellen aan de hoogte van mijn tarief. Meestal is het omgekeerd en zegt een bedrijf: mag ik dat zelf bepalen? Nee, de spoorwegen wilden per se zo'n artikel in de overeenkomst opgenomen zien. Gedurende enige tijd is daarover nogal heen en weer gesproken. Het was duidelijk dat noch minister Netelenbos, noch de minister van Financiën daar iets voor voelden, omdat aan het introduceren van een tariefrestructie namelijk een lagere opbrengst voor de Staat verbonden zou zijn, in de orde van grootte van het bedrag dat u net noemde. De spoorwegen hechtten er echter zeer veel waarde aan.

Ze wilden ook die termijn in het contract opgenomen zien. Dat begrijp ik weer wel, want als je gebruik zou maken van zo'n tariefrestructie, gaat het tarief omlaag en krijg je meer reizigers, zo is de inschatting. Meer reizigers betekent het aanschaffen van meer treinen, want anders moeten die mensen staan in die dure trein. Daar moesten ze wel op tijd mee zijn, dus wilden ze daar spoedig duidelijkheid over hebben. Om de zaak uiteindelijk afgewikkeld te krijgen, heeft de projectdirecteur destijds voorgesteld, wetende dat de minister er niet echt voor voelde, om die bepaling toch maar op te nemen in de wetenschap dat het een kan-bepaling zou worden. De overheid kon er dus gebruik van maken, met de consequentie van die 47 miljoen, maar zij kon het ook niet doen.

De heer **Van Gerven**: Het is er dus op initiatief van de NS in gekomen. Het kabinet of het Rijk of uw ministerie had daar eigenlijk geen behoefte aan. Wist de minister daarvan?

De heer **Pans**: Jazeker. De minister is ervan op de hoogte gesteld dat de NS dit wilde. Het was ook duidelijk voor de projectdirectie dat de minister dit liever niet wilde. Uiteindelijk is het in het contract opgenomen, met medeweten van de minister, want zij moest dat contract tekenen, maar wel met de nadrukkelijke aankondiging: we gaan er geen gebruik van maken.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het even heel scherp krijgen. Was dat voordat dat concept gereed kwam? Is er toen al overleg geweest met minister Netelenbos: luister, de NS wil die bepaling erin, wat gaan we doen?

De heer **Pans**: De precieze tijdloop ervan ken ik niet. Ik weet wel dat het geluid van de spoorwegen -- ik moet eigenlijk zeggen: de combinatie -- dat zij de tariefrestrictie graag in het contract opgenomen wilden zien, gecommuniceerd is, ook in de richting van de minister. Zij wilde dat niet en de minister van Financiën wilde dat ook niet. Niettemin zijn de spoorwegen dat met enige nadruk blijven bepleiten. Uiteindelijk is gezegd: dan nemen we het op, want anders blijft de afronding van dit contract eindeloos hangen. Toen heeft de minister gezegd: dan teken ik het, maar wel met de aantekening dat ik er geen gebruik van zal maken, en dat zal ik de spoorwegen ook laten weten.

De heer **Van Gerven**: Het is eigenlijk toch vreemd dat zo'n bedrijf, dat die treinen daar wil laten rijden, zelf bepleit om de tarieven te beperken, waardoor de opbrengst ... Het is toch wel een vreemde zaak dat de NS dat bepleit. Is het niet zo dat zij dan kunnen zeggen: dan kan de concessie met 47 miljoen per jaar omlaag?

De heer **Pans**: Je kunt ook iets anders zeggen. Er kunnen twee overwegingen zijn. De concessieprijs gaat omlaag met 47 miljoen; dan kom ik al weer aardig in de buurt van die 100 miljoen. Misschien is het aantal reizigers ook een overweging geweest: we maken ons toch wel wat zorgen over de vraag of we wel voldoende reizigers gaan trekken; het zou beter zijn dat we een product hebben dat door zijn prijs aantrekkelijker wordt voor de reizigers zodat er meer reizigers zullen komen. De consequentie daarvan is



wel dat je dan meer materieel moet bestellen, dus je moest dat wel tijdig weten.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar ik blijf nog even bij die 47 miljoen. Is het toch niet aannemelijk dat de NS er veel aan gelegen was om die concessievergoeding omlaag te krijgen en dat zij daarom die tariefrestrictie heeft ingebracht? Zij had natuurlijk verdedigbare argumenten. Je kunt zeggen dat je dan meer reizigers hebt enzovoorts. Dat kun je aanhangen, maar het is natuurlijk toch vreemd dat een bedrijf dat in een openbare aanbesteding de tender heeft gewonnen, daarmee komt. Is het niet zo dat die 47 miljoen hun toch meer comfort zou hebben geboden? Zat dat er misschien achter?

De heer **Pans**: Tsja, moet u luisteren: 101 miljoen is natuurlijk prettiger voor de NS dan 148 miljoen, dus dat kan ik mij heel goed voorstellen, maar of dat de enige overweging is geweest, weet ik niet. Daarmee suggereert u dat de NS dit uitsluitend heeft gedaan om de prijzen omlaag te brengen en dat zij waarschijnlijk dus tot de conclusie was gekomen dat zij te veel geboden had. Ik weet dat allemaal niet.

De heer **Van Gerven**: Wat was op dat moment uw inschatting?

De heer **Pans**: Wij vonden het, zoals ik zo-even al zei, gek dat uitgerekend degene die het vervoer gaat verzorgen en daarvoor een prijs heeft geboden, nu vraagt: wilt u mij misschien tariefrestricties opleggen? Dat vonden wij een heel vreemde rolverdeling tussen de vervoerder en de overheid, zeker als het ook nog een financiële consequentie zou hebben.

De heer **Van Gerven**: Maar wel met de hoofdprijs voor de NS dat de vergoeding met een derde omlaaggaat, van 148 miljoen naar 101 miljoen.

De heer **Pans**: Dat zou dan het effect zijn geweest. Daar hadden wel kosten tegenover gestaan, omdat ze dan ook meer materieel hadden moeten

bestellen, wilden ze uiteindelijk toch het grotere aantal reizigers dat ze dan zouden krijgen, kwijt kunnen. De prijs zou substantieel omlaaggaan ...

De heer **Van Gerven**: Dat klopt, maar dan zouden ze wel uitgekomen zijn op een bod dat vergelijkbaar is met dat van de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Ja, maar dat gaat er dan weer van uit dat precies was uitgerekend dat de kosten die ze zouden maken voor dat extra materieel en voor de hoeveelheid extra reizigers die dat met zich mee zou brengen, precies opwogen tegen die 47 miljoen die ze dan kennelijk te veel geboden hadden. Ik weet niet of dat in de bestuurskamer allemaal zo besproken is. Bij Verkeer en Waterstaat hadden wij dat inzicht in ieder geval niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar bij de Oranjecombinatie zat toch ook een zekere maximering.

De heer **Pans**: Jawel, maar ik praat nu even over een bod dat gedaan is voor een product, met een bepaald vervoer. Je mag aannemen dat er goed nagedacht is over de prijs die daarvoor geboden is. Als je dan zaken gaat aanpassen, heeft dat gevolgen. We hebben net al geconstateerd dat het gevolgen zou hebben voor de prijs als er risico's afgingen. Het risico van de Fransen had ook consequenties voor de prijs. Het idee dat het trekken van meer reizigers tot een lagere vergoeding zou leiden, doet toch ook wel wat wonderlijk aan.

De heer **Van Gerven**: Goed. De tariefrestrictiebepaling is besproken met minister Netelenbos. Zij heeft gezegd: oké, zet die er dan maar in, of laat die dan maar staan, maar ik zal die niet uitvoeren. Dat klopt?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe zat minister Zalm daarin?

De heer **Pans**: Idem dito. Ik denk dat hij zoiets zal hebben gezegd als dat hij not amused was over het feit dat de spoorwegen met dit punt kwamen. Hij is uiteindelijk ook wel akkoord gegaan met het opnemen van dat punt in het contract in de wetenschap -- dat had minister Netelenbos ook al gezegd -- dat van deze mogelijkheid geen gebruikgemaakt zou worden.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar minister Zalm was dus not amused. Is hij het geweest die de tariefrestrictie heeft geblokkeerd, of was dat minister Netelenbos?

De heer **Pans**: Nee. Minister Netelenbos zat exact op dezelfde lijn. Zij was ertegen, maar wij wilden de zaak nu eens afronden. Als de spoorwegen er nou per se aan hechten dat dit in het contract wordt opgenomen, willen wij het best in het contract opnemen, maar het is van beperkte duur. Je moet die restrictie voor een bepaald moment hebben uitgeoefend, maar wij zouden die niet gaan uitoefenen. Probleem opgelost, contract rond.

De heer **Van Gerven**: Gewoon om voortgang te maken is gezegd: we gaan het zo doen, maar we gaan die restrictie niet uitvoeren; dan is er ook geen probleem. Zij is dus niet geëffectueerd.

Laten we even terugkijken. Stel dat de tariefrestrictie wel was doorgevoerd en dat de vergoeding met 47 miljoen was verlaagd, wat was er dan gebeurd?

De heer **Pans**: Dan mag je aannemen dat er meer reizigers, meer treinen en een lagere opbrengst waren gekomen. Meer kan ik er niet van maken.

De heer **Van Gerven**: Zou het dan anders zijn gelopen met de totstandkoming van het vervoer over de hogesnelheidslijn?

De heer **Pans**: Nu stelt u mij een vraag over een fase die daarna is gekomen. Dan wordt het speculatief. Ik denk dat ik daar maar beter niet op kan reageren, want dan moet je een oordeel uitspreken over de stappen die daarna allemaal zijn gezet en over de vraag in welke mate er een causaal

verband te leggen is met de episode die we nu aan het bespreken zijn. Ik zou dat verband niet op voorhand zo leggen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: ik weet niet of daar een verband tussen zit.

De heer **Pans**: Ik lees ook kranten en ik hoor af en toe dat ...

De heer **Van Gerven**: We lezen allemaal de kranten, maar het gaat om uw mening. Hoe zat u of uw ministerie erin? Als u terugkijkt, denkt u dan dat het anders had kunnen lopen met het vervoer en de Fyra als de tariefrestrictiebepaling toch was doorgevoerd?

De heer **Pans**: Ik vind dat heel moeilijk in te schatten. Als ik kijk naar hetgeen er daarna gebeurd is -- als ik uw schema zo zie, zult u dat in andere gesprekken nog wel bespreken -- zie ik dat er later in de tijd allerlei stappen zijn gezet door de rijksoverheid om de concessievergoeding te verlagen. De prijs is uiteindelijk omlaaggegaan door allerlei interventies. Desalniettemin kunnen wij niet zeggen dat het product daardoor aan de praat is gekomen. U stelt mij een hypothetische vraag. Daar moet je eigenlijk nooit antwoord op geven, maar ik doe nu toch een poging. U vroeg of het allemaal smooth zou zijn gaan lopen als de tariefrestrictie was toegepast en de prijs was verlaagd met 47 miljoen. Ik zou daar geen goede fles op durven zetten.

De heer **Van Gerven**: U weet het niet, maar u hebt uw twijfels of het verband dat door sommigen wordt gelegd, er inderdaad wel is.

De heer **Pans**: Ik lees dat en vraag mij af waarop dat gebaseerd is.

De heer **Elias**: Ik heb nog twee puntjes. U hebt over de tariefrestrictie bij herhaling gezegd dat minister Netelenbos aan de NS had laten weten dat zij geen gebruik zou maken van die bepaling, maar die brief hebben wij nergens gevonden. Die lijkt ook niet te zijn verstuurd.

De heer **Pans**: Ik weet niet of het aan de NS is gecommuniceerd, maar er is in ieder geval wel aan de Kamer gecommuniceerd dat de Staat geen gebruik zou maken van deze tariefrestrictie.

De heer **Elias**: Mijn andere punt is het volgende. Toen het ging over dat hoge bod van 178 miljoen, zei u: bij Verkeer en Waterstaat zagen wij meteen ook een neerwaarts potentieel. Was dat wellicht gelegen in de tariefrestrictie, die zoals collega Van Gerven net met u heeft besproken, op 47 miljoen uitkwam en dan afgetrokken kon worden van de oorspronkelijk geboden prijs?

De heer **Pans**: Nee. Daarmee probeerde ik het volgende tot uitdrukking te brengen. Bij een aanbesteding, of het nu deze of een andere is, krijg je verschillende prijzen. Als je het beste aanbod uitonderhandelt tot een contract, blijkt vaak dat een aantal dingen toch anders ligt, wat gevolgen heeft voor de prijs. Het leidt bij de hoge aanbieder nooit tot een verhoging van de prijs, maar meestal tot een verlaging van de prijs, terwijl er bij degene die een lager aanbod heeft gedaan, nog weleens een hogere prijs uitkomt als je gaat praten over dingen als risico's of wat dan ook. Dat zie je bij heel veel aanbestedingen. Daar houd je rekening mee als je zo'n proces ingaat.

De heer **Elias**: Maar bij die neerwaartse potentie dacht u niet aan de tariefrestrictie.

De heer **Pans**: Nee. Dat was echt een vondst waar de spoorwegen mee kwamen op een bepaald moment.

De heer **Van Gerven**: Ik wil met u naar 5 december 2001. Dan vindt in Madurodam de ondertekening plaats van de concessieovereenkomst. Was u daarbij aanwezig?

De heer **Pans**: Tsjá ... Ik zou het niet weten. Ik vind het vrij waarschijnlijk dat ik er wel bij ben geweest, maar ik kan het mij gewoon niet herinneren.

De heer **Van Gerven**: De NS was aanwezig, de minister of ministers waren aanwezig: minister Netelenbos en ook minister Zalm?

De heer **Pans**: Ik heb er van alles over gelezen, maar ik heb er geen persoonlijke herinnering aan.

De heer **Van Gerven**: U weet niet of u er wel of niet bij was.

De heer **Pans**: Nee. Dat klinkt misschien gek, maar het is alweer een paar jaartjes geleden. Ik weet het gewoon niet meer.

De heer **Van Gerven**: Het klinkt wel gek, moet ik zeggen, want het is toch een belangrijke gebeurtenis.

De heer **Pans**: De voorzitter heeft mij gevraagd om naar waarheid te antwoorden. Dan moet ik het dus weten als ik ja zeg, maar ik weet het gewoon niet meer. Ik zou ook liegen als ik zeg dat ik er niet ben geweest, als ik het mij niet herinner.

De heer **Van Gerven**: Goed. U weet dus niet of u daar zelf geweest bent. Hebt u wel gehoord hoe de sfeer daar was en hoe de ondertekening gegaan is?

De heer **Pans**: Het wordt een beetje lastig om hetgeen je je persoonlijk herinnert los te maken van hetgeen je erover gelezen hebt. Ik heb er veel over gelezen. Het lijkt een beetje op foto's van toen je heel klein was; je meent het je dan allemaal persoonlijk te herinneren, terwijl daar geen sprake van is, want je herinnert je alleen de foto. Ik zou het gewoon niet weten. Ik weet wel, van wat ik ervan gezien heb, dat niet iedereen er even blij mee was dat dat heuglijke moment bereikt was.

De heer **Van Gerven**: Niet voor iedereen was het moment dus even heuglijk; laat ik het zo formuleren.

Wat we wel zeker weten is dat een maand later de voltallige raad van commissarissen opstapt bij de NS en dat ook de directie, te weten Lantain en Huizinga, aftreedt of tot aftreden wordt gedwongen. Hoe is dat gegaan?

De heer **Pans**: Dat heeft hoegenaamd niets van doen met de hsl. Dit gaat ook heel ver terug in de tijd. Dit is zo-even niet aan de orde geweest, maar ...

De heer **Van Gerven**: Het ligt wel heel kort op elkaar. Maar u zegt dat het daarmee niets van doen had. Kunt u dat toelichten?

De heer **Pans**: Het had daar niets mee van doen. Mag ik even schetsen wat daar gebeurd is? Er liepen eigenlijk twee dingen gelijktijdig. Aan de ene kant was er al dat gedoe over die aanbesteding, met het prestatiecontract, waarbij best lastige zakelijke tegenstellingen bestonden die we vanuit Verkeer en Waterstaat zo goed en zo kwaad als dat kon hebben proberen op te lossen. Ondanks de spanning die er in het dossier kwam, is er vanuit het departement tot vrij laat een uiterste poging gedaan om de spoorwegen in stelling te houden in dat hsl-dossier; dat hebt u kunnen zien. In 1999 verscheen er echter ook een document van de Nederlandse Spoorwegen -- in mijn herinnering was dat "Bestemming klant" genaamd -- waarin het beroemde of beruchte rondje rond de kerk werd geïntroduceerd. Dit zou leiden tot een ander soort dienstregeling die ertoe zou leiden dat machinisten en conducteurs langer op eenzelfde treintraject zouden moeten reizen. Dat zou tot een kostenbesparing voor de spoorwegen leiden, maar het personeel voelde daar niets voor. Vanaf 1999 heeft dat tot heel veel gedoe binnen de Nederlandse Spoorwegen geleid. De vakbonden kwamen bijvoorbeeld in opstand. We hebben vanuit Verkeer en Waterstaat verschillende pogingen gedaan om een bijdrage te leveren aan de oplossing van dat conflict, omdat het onze diepste overtuiging was dat het land niet gediend was met spoorwegen die permanent niet functioneerden door het interne gedoe. De leiding van de Nederlandse Spoorwegen zat heel sterk op de lijn: we moeten deze slag maken, willen wij dadelijk in staat zijn, mogelijk zelfs als privaat bedrijf, om goed te kunnen functioneren. Dit alles leidde ertoe dat de prestatie van de spoorwegen in die periode achterbleef. In diezelfde tijd was

ook het maken van heldere, scherpe afspraken over de prestaties van de spoorwegen aan de orde van de dag. Er werden met name normen afgesproken over de punctualiteit. Die punctualiteitscijfers werden bij herhaling niet gehaald door de spoorwegen. Dat culmineerde in de loop van 2001 in ...Je zag voor het einde van het jaar al aankomen dat de punctualiteit weer niet gehaald zou worden. Toen was de vraag aan de orde welke consequenties eraan verbonden zouden worden. Of moesten we ieder jaar weer de conclusie trekken: we maken wel prestatieafspraken, maar als ze niet gehaald worden, even goede vrienden? In december -- dat was dus voordat de officiële cijfers op tafel kwamen, maar we wisten vanuit het departement al, via de verkeersleiding, want die had ons dat aangereikt, dat de punctualiteitscijfers opnieuw niet gehaald zouden worden -- is aan de spoorwegen in eerste aanleg aan de raad van commissarissen duidelijk gemaakt: dat zal, neem ik aan, deze keer toch wel consequenties hebben? De raad van commissarissen vond dat dit niet aan de orde was. Zij vonden dat de "onderschrijding" of overschrijding -- het is maar hoe je het noemt -- van de punctualiteitscijfers dusdanig gering was, dat je dat eerder als afrondingsverschil moest bestempelen dan dat je er consequenties aan zou kunnen verbinden. Toen is er vanuit minister Netelenbos nadrukkelijk gecommuniceerd naar de raad van commissarissen: ik denk dat jullie er nu consequenties aan moeten verbinden en dat zal betekenen in het management van de Nederlandse Spoorwegen. Toen heeft de raad van commissarissen gezegd: dat doen wij niet; als jullie vinden dat de directie moet opstappen, zijn jullie ook de commissarissen kwijt. Dit heeft toen op oudejaarsdag of tussen kerst en Nieuwjaar gespeeld. Toen is vanuit de raad van commissarissen van de NS gezegd: dan stappen wij op.

De heer **Van Gerven**: De verhoudingen tussen het ministerie en de NS waren dus behoorlijk getroebleerd, om het zo maar te zeggen. U zegt dat de minister vond dat er consequenties aan moesten worden verbonden. Dat stond eigenlijk los van de discussie over de hogesnelheidslijn. Dat heeft dus niets met elkaar te maken.



De heer **Pans**: Nee. Er was in Nederland toen -- nu herinner je het je misschien niet meer zo nadrukkelijk -- voortdurend gedoe tussen de leiding van de spoorwegen en het personeel met wilde acties. Dat was voor de reiziger geen pretje. Je zag het ook in de punctualiteitscijfers tot uitdrukking komen. Er zal toch een moment komen waarop je daar consequenties aan moet verbinden. Het ging uiteindelijk over een afwijking van 0,1% waarmee de punctualiteit niet werd gehaald. Dan kun je zeggen dat je daaroverheen kunt stappen, maar je kunt ook zeggen: afspraak is afspraak. Als je het nu weer niet haalt, is dat niet de eerste keer, want het is al eerder gebeurd; dan moet er nu een keer iets gebeuren.

De heer **Van Gerven**: Oké. Er is dus gezegd: we houden er nu aan vast en dat moet consequenties hebben, bijvoorbeeld dat de directeur moet aftreden. Dat is wat u zegt. Uiteindelijk heeft de raad van commissarissen gezegd: als het moet, treden wij met z'n allen af. Dat hebt u zojuist geschetst.

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat de minister vond dat Huizinga moest aftreden, hebt u dat gecommuniceerd aan de NS of heeft de minister dat zelf gedaan?

De heer **Pans**: Dat heeft de minister zelf gedaan, in een gesprek met Jan Timmer. Als ik het goed heb was Kalff daar ook bij, in de Holiday Inn, in mijn herinnering, vlak voor de jaarwisseling. Overigens wist Jan Timmer het al; die had ik zelf daarvoor al gesproken. Toen we zagen aankomen dat de orde van grootte 0,1% zou worden, heb ik hem nadrukkelijk de vraag voorgelegd: wat gaan jullie doen als dat zich materialiseert? Die vraag had ik ook aan de minister gesteld. Daaruit was duidelijk dat de minister vond dat er consequenties aan moesten worden verbonden en de NS-leiding niet. Vervolgens heeft zij gecommuniceerd dat zij vond dat dit consequenties moest hebben.

De heer **Van Gerven**: Ja, dat was helemaal aan het einde van het jaar. Hebt u zelf ook contact gehad met Timmer?

De heer **Pans**: Jan Timmer heb ik toen het scenario geschetst, voordat het zich feitelijk materialiseerde: wat gaan jullie doen als zich het rampscenario -- zo mag je het in zekere zin wel noemen -- voordoet dat jullie het niet halen op 0,1%?

De heer **Van Gerven**: Wanneer hebt u daarover met de heer Timmer gesproken?

De heer **Pans**: Dat is misschien een of twee maanden daarvoor gebeurd, denk ik; niet veel langer, want toen hadden we nog niet echt een aanwijzing voor hoe hoog het zou kunnen uitpakken.

De heer **Van Gerven**: Het komt wel spits. Was het voor 5 december 2001 dat u met Timmer hebt gesproken over "what if"?

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

De heer **Van Gerven**: U zei: een à twee maanden.

De heer **Pans**: Ja, maar ik zou echt niet meer weten op welk moment dat heeft plaatsgevonden. Ik weet wel dat ik het van belang vond om te weten wat de spelers, de minister en de spoorwegen, zouden gaan doen als dit scenario van 0,1% -- je bedenkt het haast niet! -- zich zou voordoen. Dat wil je van tevoren weten, want op het moment dat het zich aandient, moet je maatregelen treffen.

De heer **Van Gerven**: Zeker. U zegt dat u met Timmer hebt gesproken. Was dat één keer of meerdere malen?

De heer **Pans**: Ik weet dat niet. Ik heb er minimaal één keer met hem over gesproken.

De heer **Van Gerven**: Minimaal één keer. Als we even vasthouden aan de door u genoemde termijn van één à twee maanden van tevoren, is het aannemelijk of eigenlijk zeker dat het voor 5 december was, voordat de concessieovereenkomst getekend werd.

De heer **Pans**: Ik zou de agenda's erbij moeten hebben. U vraagt het nu heel nauwkeurig, maar die tijdlijn heb ik niet. U wilt een heel precies antwoord hebben -- was het nu voor of vlak na 5 december? -- maar dan moet ik die vraag naar eer en geweten kunnen beantwoorden. Ik weet het niet. Ik weet in ieder geval wel dat ruim voordat dat gesprek vlak voor de jaarwisseling plaatsvond, beide spelers, Netelenbos en Timmer, op de hoogte waren van de consequenties die verbonden zouden worden aan het niet halen van de punctualiteit.

De heer **Van Gerven**: Voor zover u zich kunt herinneren, was dat één à twee maanden voordat minister Netelenbos zelf met Kalff en Timmer heeft gesproken.

De heer **Pans**: In mijn herinnering, ja. Maar als u zou zeggen "noem mij even de datum", dan zou ik dat niet kunnen, want die weet ik niet.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dan houden we dat even vast.

De **voorzitter**: We komen tot een afronding van ons verhoor. U zei: er is een grote wissel geweest bij de spoorwegen. Er komen uiteindelijk topambtenaren in de leiding van de spoorwegen. Past dat nou eigenlijk bij de gedachte waar we mee begonnen? We begonnen met de gedachte van de privatisering en de marktwerking. Het loopt allemaal niet lekker en taadaa, de top van de ambtenaren geeft leiding aan de NS. Hoe moet ik dat zien?

De heer **Pans**: Nou, geeft leiding aan de NS ... Ik ben het met u eens dat het een heel vreemd besluit was, maar we konden op dat moment eigenlijk weinig anders. U moet zich voorstellen: als de raad van commissarissen én de raad van bestuur van de spoorwegen opstappen, moet er leiding zijn in

het bedrijf. Het bedrijf is te belangrijk om op een bepaald moment stuurloos achter te laten. Er is toen dus over twee dingen nagedacht. Als de voorzitter van de raad van bestuur opstapt -- de verwachting was dat het zich zou beperken tot Huizinga; later bleek dat het ook om Lantain ging -- moet er als de donder een nieuwe voorzitter van de raad van bestuur komen. Daar was dus over nagedacht. Toen het gesprek plaatsvond, wisten we dat daarmee rekening moest worden gehouden. We wisten uit de verkenning die had plaatsgevonden, uit het gesprek met Timmer, dat hij zelf de mededeling zou doen dat niet alleen Huizinga maar ook de raad van commissarissen zou vertrekken. We moesten dus gewoon een voorzitter van de raad van bestuur hebben. Daar hadden wij over nagedacht. Datzelfde gold uiteraard voor de raad van commissarissen. Wij zouden vier commissarissen kwijtraken. We wilden in ieder geval één ding: er moest een raad van commissarissen zijn, maar dat moesten wel commissarissen zijn die weer zo snel mogelijk zouden vertrekken als we gewone commissarissen hadden gevonden. Hoe kun je dat nu beter oplossen dan door er gewoon ambtenaren neer te zetten die de dienstopdracht zouden krijgen "je moet nu weer vertrekken"? Zo is het ook gegaan.

De **voorzitter**: Het is misschien wel zo passend om u even voor te houden dat reizigersorganisatie Rover ons vanochtend nog berichtte dat zij althans van mening is dat men bij de top van de overheid niet zo veel verstand heeft van het spoor. Hoe kijkt u daartegenaan?

De heer **Pans**: Ik heb die uitspraak niet gehoord en weet niet waar die op gebaseerd is. Kijk, de spoorwegen zijn natuurlijk niet van oudsher een product waar V en W heel veel gedetailleerde kennis van had, zoals wij die wel hadden op het gebied van het maken van infrastructuur en water, alles wat bij Rijkswaterstaat zit. Die kennis was bij V en W voor het spoordossier niet zozeer aanwezig. Dat is overigens ook een van de redenen waarom in mijn periode nog -- ik denk dat het in 2000 was -- heel bewust Maarten van Eeghen als directeur-generaal is aangetrokken. Het is misschien een heel vreemde bijkomstigheid, maar hij was een van de belangrijkste architecten van het IC Max-aanbod. Hij was een man die heel veel wist van het

reizigersbedrijf, van het spoorbedrijf. Daar had hij jaren een prominente rol in gespeeld. Hij is toen heel bewust aangetrokken als directeur-generaal Personenvervoer, juist om de kennis van het spoordossier binnen Verkeer en Waterstaat meer op orde te brengen. Ik heb de uitspraak niet gehoord, maar als de veronderstelling is dat die kennis niet aanwezig was, is daar toch meer dan een kleine kanttekening bij te plaatsen.

De **voorzitter**: Hoe zat het met de nieuwe raad van commissarissen? Die bestond uit topambtenaren die het eerder absoluut niet met elkaar eens waren over de aanbesteding en de gang die moest worden gemaakt. Hoe ging dat dan?

De heer **Pans**: Die hadden een heel beperkte opdracht. De opdracht die wij kregen, was om ervoor te zorgen dat de zaken zo snel mogelijk genormaliseerd zouden worden. De tijdelijke opvolger van Huizinga, de heer Noordzij, moest dus zo snel mogelijk vervangen worden door een definitieve directeur, net zo goed als de vier overheidscommissarissen zichzelf zo snel mogelijk overbodig moesten maken door gewone commissarissen aan te trekken. Daar hebben we de tijd voor genomen, maar die tijd is ook niet langer geweest dan een halfjaar, zoals in de introductie is gezegd. Het zijn een paar vergaderingen van de raad van commissarissen geweest en dat was het.

De **voorzitter**: Mijnheer Pans, wij gaan langzaam maar zeker dit verhoor besluiten. Wij hebben veel onderwerpen met u besproken, zoals de plannen van de Staat met de NS, met uiteindelijk een wisseling van de raad van commissarissen, zoals we net aan de orde hadden. We hebben gesproken over het vervoer over de HSL-Zuid en over de situatie rondom de aanbesteding en totstandkoming van de concessie. U hebt ons voorgehouden hoe een aantal dingen liep, met name bij de Oranjecombinatie. U zei dat het niet echt een bod was, maar de heer Elias heeft het stuk waar alle handtekeningen onder staan, wat toch het beeld geeft dat het meer is dan een verkenning. We hebben ook gesproken over het bod, waarvan u aangaf dat het erg hoog was en dat het neerwaarts

potentieel had. Dat was indertijd ingezien. We zijn uitvoerig ingegaan op de tariefrestructie en uiteindelijk op de afspraken die zijn gemaakt.

Hebt u nog iets aan ons te melden of berichten waar wij u niet naar hebben gevraagd, maar waarvan u denkt dat het belangrijk is om aan de parlementaire enquêtecommissie mee te geven?

De heer **Pans**: Ik denk eerlijk gezegd dat alles waar ik misschien iets zinnigs over zou kunnen vertellen, wel aan de orde is geweest. Ik heb er verder niets aan toe te voegen.

De **voorzitter**: Hebt u ooit het idee gehad dat, terwijl u een verantwoordelijkheid had, zich ergens onregelmatigheden hebben voorgedaan op het hsl-dossier ten aanzien van de concessie of anderszins?

De heer **Pans**: Nee. Het werk rond die hele aanbesteding is primair getrokken door de projectdirectie. Dat was een zeer kundige projectdirectie, die de departementsleiding zowel ambtelijk als politiek goed op de hoogte hield van de dingen die gebeurden, maar die zelf natuurlijk veel meer in detail met de materie bezig was. Ik heb echter geen moment het gevoel gehad dat de departementsleiding niet goed geïnformeerd was, noch dat zich situaties voordeden die niet door de beugel konden. Het was een ingewikkeld dossier, waarbij je moest laveren tussen enerzijds de objectieve eisen die gesteld worden aan een zakelijke aanbesteding en anderzijds de dringende wens, die toch wel vrij breed bestond, om de Nederlandse Spoorwegen, een belangrijke speler, een zeer eerlijke en goede kans te geven om dit vervoer binnen te halen. Dat schuurt. Ondanks het feit dat er in diezelfde periode de nodige spanningen waren binnen het NS-bedrijf zelf -- u kwam daar aan het eind op terug -- hebben we steeds ons best gedaan om te proberen de NS in stelling te houden om op een eerlijke, zakelijke manier toch de vervoerder te worden van een spoorlijn die niet voor niets bedacht was, die niet voor niets veel geld heeft gekost en die, nog steeds, een heel belangrijke bijdrage zou kunnen leveren aan de verkeers- en vervoersdoelstellingen voor dit land.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Sluiting: 13.49 uur