

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 21 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Hofstra (Tweede Kamerlid VVD)

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, en de heer Van Gerven, alsmede de heer Israel, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

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

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Hofstra. U was twaalf jaar lid van de Tweede Kamer voor de VVD, van 1994 tot en met 2006. Acht jaar daarvan was u woordvoerder Verkeer en Waterstaat. In die rol hebt u deelgenomen aan heel veel debatten, ook over de hsl. Wij gaan u bevragen over die periode in de Kamer en over de rol die de Kamer speelde wat betreft het vervoer over de hsl. Het verhoor wordt met name door mevrouw Bergkamp, de heer Van Gerven en mijzelf gevoerd, maar de heer Elias zal mogelijk nog aanvullende vragen stellen.

In 1999 kwam de discussie op gang over de aanleg van de HSL-Zuid en over wat men daarmee zou gaan doen. Wilt u voor ons de tijdgeest schetsen, zodat wij een goed beeld krijgen van hoe men er in die tijd in stond?

De heer **Hofstra**: Er was, ook politiek, heel veel steun voor dit project. Ik denk dat 70% tot 80% daar helemaal voor was. Men wilde het openbaar vervoer upgraden. De spoorwegen zijn een oude techniek. Ze bestaan al bijna 200 jaar. Met een snelle trein kan het tegenwoordig natuurlijk veel beter. Dat wilden we doen. We wilden ook bevorderen dat er op kortere

afstanden in Europa minder zou worden gevlogen en dan meer met de trein zou worden gereisd. Het zou ook heel goed zijn als automobilisten in specifieke gevallen niet de auto maar de trein zouden kiezen. Daar was heel veel draagvlak voor. We waren al druk bezig met het bouwen van de hsl. Achteraf -- dat is altijd makkelijk praten -- hadden we misschien nog veel eerder over het vervoer moeten nadenken. Misschien is het hele proces wel te laat op gang gekomen. In 1999 was het dan zover dat het kabinet zei: nou, goed, we gaan erover nadenken hoe we dit moeten doen. Nogmaals: er was grote steun in de Kamer voor dit project, en dus ook voor een goede bediening en voor het helpen van de reiziger.

De **voorzitter**: Kunt u ook iets zeggen over de marktwerking op het gebied van de spoorwegen en het spoor? Hoe werd daar in die tijd in de Kamer over gedacht?

De heer **Hofstra**: We hadden al het rapport-Wijffels gehad. Dat was al in het midden van de jaren negentig. Volgens mij heette dat rapport Over de wissel. Dat ging over het spoor. Volgens dat rapport moest het eigenlijk allemaal anders. NS was een staatsbedrijf -- ik heb trouwens gisteren de heer Timmer daar allerlei dingen over horen zeggen, maar dat terzijde -- maar dat moest anders. We hadden ook de Wet personenvervoer 2000. We hebben, zoals u allemaal hebt kunnen meemaken, daardoor in het streekvervoer een geweldige vernieuwing kunnen bereiken, al kan het altijd nog beter dan nu, zo zeg ik er maar bij. Bij de vervoerders in de grote steden en bij NS -- simpel gezegd: bij de vakbondsgestuurde bedrijven -- is het allemaal veel lastiger. NS zat in een soort transitie, vanuit de gedachte: we moeten dit bedrijf toch veranderen. Veel mensen zeggen dat NS is geprivatiseerd. Dat is flauwekul. NS is niet geprivatiseerd. Alle aandelen zitten nog steeds bij de overheid. We hebben geprobeerd om dat bedrijf te verzelfstandigen. Daar was in de Kamer ook wel steun voor, maar vaak met kleinere minderheden. De marktwerking, ook binnen het openbaar vervoer, zat heel duidelijk in de regeerakkoorden van Kok I en Kok II, dus in de periode 1994 tot 2002.

De **voorzitter**: Onderdeel van die marktwerking was de gedachte om het vervoer over de HSL-Zuid aan te besteden. Kunt u uitleggen hoe op dat punt de verhoudingen in de Kamer lagen?

De heer **Hofstra**: Nogmaals: daar was wel een meerderheid voor. Anders hadden die kabinetten ook niet kunnen functioneren. Marktwerking is echter geen doel op zich. Het is alleen maar een middel om het openbaar vervoer te verbeteren. Zo hebben we het altijd gezien. Dat is ook gelukt. Alleen bij NS is dat proces niet goed afgemaakt, evenmin trouwens als bij de vervoerders in de grote steden.

De **voorzitter**: Maar er was dus een tijdgeest, zeker bij de regering, om een aantal marktprikkels in te zetten. Toen is de gedachte ontstaan: we gaan het vervoer over de HSL-Zuid aanbesteden. Tegelijkertijd kreeg NS de kans om het binnenlands vervoer te doen via een gunning aan NS. De gedachte was: we geven het aan NS. Vond u dat gezien die tijdgeest een logische keuze?

De heer **Hofstra**: Ja. Daar hebben we ons als fractie ook niet tegen verzet. NS is een bekend bedrijf. NS is een groot bedrijf. Ik mag hopen dat zij weet hoe het met het spoor moet. Het was onze huiscarrier, om het zo maar te zeggen. Het zou dus onlogisch zijn geweest om het direct op de markt te gooien. Ik vond de opbouw van het kabinet een logische keuze: eerst spreken met NS, wat één, twee of drie keer is gebeurd, en dan openbaar aanbesteden. De Kamer heeft zich daar in die jaren overigens ook mee verenigd. De een sputterde wat meer tegen dan de ander, maar er is nooit een motie geweest of aangenomen waarin stond dat het niet mocht. De Kamer volgde de regering daar dus in. Het was een logische, stapsgewijze aanpak en de Kamer kon dat proces goed volgen.

De **voorzitter**: Maar de Kamer wilde een stap verder gaan. Zij wilde niet alleen dat NS het recht zou krijgen om het binnenlands vervoer te doen, maar wilde ook de hsl aan NS geven.

De heer **Hofstra**: Dat is uiteindelijk ook gebeurd. We hebben al die onderhandse pogingen gehad. We hebben nu duidelijk kunnen zien, ook door uw werk en door wat in de afgelopen dagen is gezegd, dat het allemaal fake was. De bieding was fake en de aanbesteding was fake, want er was helemaal geen marktspanning. Er waren maar drie aanbidders en nadat er één was afgevallen, waren er nog maar twee: NS en een tweede in de wachtkamer. Uiteindelijk is precies gebeurd wat die mensen wilden, maar ik had de hoop dat er marktspanning was en dat er veel meer belangstelling was. Ik vind het nog steeds curieus dat DB een bod inleverde en dat dit direct werd afgewezen omdat het niet voldeed. We hebben het over DB: een van de grootste bedrijven, zo niet het grootste, in Europa. En ook SNCF. En waar was de Thalys-combinatie? Die heeft ook niet meegedaan met de biedingen.

De **voorzitter**: Daar komen we zo nog op, want u hebt zich nog daarover gebogen. Eerst gaan we nog even een stukje terug. Er is dus het volgende beeld. Men wilde meer marktprikkels. NS kreeg in beginsel het eerste recht om te bekijken wat ze op het binnenlands vervoer kon bieden. De gedachte was dat het buitenlandse vervoer zou worden aanbesteed. De Kamer wilde dat niet. Maakte de Kamer het de minister serieus lastig?

De heer **Hofstra**: Nee.

De **voorzitter**: Waarom niet?

De heer **Hofstra**: Dat moet u aan die andere Kamerleden vragen. Ik had ook niet zoveel behoefte om het haar lastig te maken, omdat ik het er eigenlijk wel mee eens was: niet NS bruskeren door te zeggen dat ze helemaal niks mocht, dus haar laten beginnen. Ik had echter wel de hoop dat we door marktspanning -- die bleek er achteraf dus niet te zijn -- nog andere geïnteresseerde partijen zouden krijgen. Ik heb, met al mijn sympathie voor NS, nooit onder stoelen of banken gestoken dat het ook niet erg zou zijn als een ander het had gedaan. Als het maar een goed voorstel, een goed bod en een goed product was.

De **voorzitter**: Wij hebben natuurlijk verschillende Kamerstukken teruggelezen en hebben geconstateerd dat u aan de ene kant een duidelijk voorstander was van de marktprikkels, maar aan de andere kant ook wel het idee had: we moeten niet overdrijven op dat punt. Kunt u uw positie nog even goed in herinnering roepen, ook voor het publiek?

De heer **Hofstra**: Het was wel een discussie die steeds in de Kamer werd gevoerd. Ik kan me herinneren dat mijn toenmalige collega-woordvoerder Van Gijzel van de PvdA altijd riep: "Den Besten moet winnen." Dan moest ik weer interrumperen: "Voorzitter, collega Van Gijzel bedoelt: de beste moet winnen." Den Besten was toen president-directeur van NS. Dat gaf dus wel een beetje ... Maar de PvdA zat ook in de coalitie. Nogmaals, er is in de Kamer nooit in een debat gezegd dat het helemaal verkeerd was en dat men het niet wilde. De meerderheid heeft de minister gevolgd.

De **voorzitter**: U hebt op een bepaald moment, in 1999, met partijgenoten een uitstapje gemaakt naar Frankrijk. U hebt in de Kamer daar ook iets over gezegd. In ieder geval hebt u gezegd: die Fransen kijken op een wel wat bijzondere manier naar dat aanbesteden en ook naar Nederland. Kunt u even uitleggen wat u daar toen is overgefallen?

De heer **Hofstra**: Kijk, Nederland is maar een klein landje. Ik was ooit in New York bij de voorzitter van de taxicommissie en probeerde hem uit te leggen wat wij in eerste instantie met het taxivervoer hadden gedaan. De man viel van zijn stoel van het lachen. In Frankrijk gebeurde een beetje hetzelfde: toen ik vertelde hoe we het gingen doen, kwamen ze niet meer bij. Dat is niet zo erg. We zijn een klein landje, met een eigen cultuur. In de grote landen gaat het heel anders.

De **voorzitter**: Wat vonden ze dan zo raar aan wat we aan het doen waren?

De heer **Hofstra**: Fransen denken vanuit Parijs. Zij hebben een geweldig spoorwegnet. Deze lijn gaat dan naar Amsterdam. Dat is maar 500 kilometer, of nog niet eens: 450 kilometer. En dan praten wij over die laatste 100

kilometer! Het stuk ten noorden van Rotterdam hadden we overigens niet eens hoeven aanleggen, maar dat terzijde. Dan denken zij: "Waar zijn die lui mee bezig? We moeten toch eerst van Parijs naar Lille, van Lille naar Brussel en dan van Brussel naar Antwerpen en Nederland?" Misschien zaten wij, als klein landje aan het eind van de lijn, het dus veel te groot te maken. Misschien is daarom die marktspanning er ook nooit gekomen. De Fransen dachten natuurlijk: ze komen wel, ze kunnen niet zonder ons.

De **voorzitter**: U sprak ook in termen van "gekke henkie". "Gekke gerritjes" werd ook weleens gezegd. Wat werd met die terminologie bedoeld?

De heer **Hofstra**: Als Europa, Brussel, de Commissie wat roept, dan kun je denken: "dat gaan we direct doen" of "ik wacht nog maar even". Met al die leden van de EU is er een tijdsverloop van misschien wel tien jaar tussen het moment dat de eerste het doet en het moment dat de laatste het doet. De vraag was of het aanbesteed móest worden. Ik denk dat dat niet hoefde. Het kon echter wel. Het mocht wel.

De **voorzitter**: De gedachte was: Europa wil aanbesteden en Nederland loopt daarin voorop. Was dat dat "gekke henkie"-effect?

De heer **Hofstra**: Dat dachten misschien de mensen die wat minder voor aanbesteding waren. Ik denk dat je in die tijd vanuit Brussel niet had kunnen zeggen: het móet. Maar het mocht wel.

De **voorzitter**: U hebt vanmorgen uw positie een beetje geschetst: u was wel voorstander van aanbesteden, maar niet ten koste van alles, want je moet wel ook blijven nadenken over de positie van NS. Vond u die gedachtes goed met elkaar te verenigen?

De heer **Hofstra**: Achteraf kijkend naar dit dossier, zie je wat heel complicerend heeft gewerkt: niet alleen de moeilijke verhouding tussen Den Haag en NS, maar ook het feit dat NS volledig "van ons" is. Dat laatste hoorde je gisteren ook heel duidelijk van de heer Timmer. Hij bood niet van

zijn eigen geld. Hij bood van ons geld. Dus maakte het niet uit hoeveel hij bood. Toen werd trouwens ook duidelijk welk bod eerder was verwacht. Daar heeft hij nog flink wat bovenop gedaan.

De **voorzitter**: Stond met name juist dat aspect in die hele marktprikkels- en aanbestedingsdiscussie, namelijk het besef dat het ging om een staatsdeelneming, scherp op het netvlies van de Kamer in die debatten? We hebben het gelezen. Het ging vooral over de vraag: hoe doen we het? Hoe woog dit aspect mee?

De heer **Hofstra**: Nou ja, er is geen heel expliciete keuze gemaakt. We hadden ook kunnen zeggen dat onze eigen deelneming niet mocht meedoen, al was het maar omdat het boekhoudkundig onzuiver was.

De **voorzitter**: Is het onderwerp van gesprek geweest, dit punt dat het geen bedrijf maar een staatsdeelneming was?

De heer **Hofstra**: Jawel, dat is onderwerp van gesprek geweest. We hebben ook weleens de vraag opgeworpen of NS wel moest meedoen, omdat het lastig vergelijken was. Ik vond het ook heel treffend wat Timmer gisteren aan het eind zei: eigenlijk hadden we helemaal niet moeten bieden. Misschien zouden Den Haag en NS dan wel weer op hetzelfde punt zijn uitkomen, eigenlijk.

De **voorzitter**: In de hele Kamer was er een voorkeur voor NS, maar wat u betreft niet ten koste van alles. Mag ik het zo samenvatten?

De heer **Hofstra**: Uiteindelijk is de lijn van het kabinet gevolgd: een stapsgewijze ontwikkeling, namelijk beginnen met gunning uit de hand en vervolgens, toen dat niet goed lukte doordat NS ontzettend zat te difficulteren, maar gaan aanbesteden. Achteraf bleek die openbare aanbesteding een openbare gunning te zijn.

De **voorzitter**: Met deze laatste woorden op dit punt zegt u: het kabinet wilde aanbesteden, de Kamer wilde dat niet en het is gewoon toch gebeurd.

De heer **Hofstra**: Ja, maar de Kamer wilde ook aanbesteden. Als zij dat niet had gewild, had ze het anders moeten regelen.

De **voorzitter**: Ja, maar dan kom ik toch op het feit dat in al die debatten heel duidelijk het idee is: wij willen NS de ruimte geven. Hoe kan het dan dat dit uiteindelijk niet gebeurt?

De heer **Hofstra**: Iedereen, ook onze fractie, was er best voor om NS een kans te geven en vond dat ook heel logisch voor het interne vervoer, dat overigens niet helemaal los was te zien van het externe vervoer. Dus is de procedure zo ingezet, met die trapsgewijze aanpak: eerst gunning uit de hand en, als dat niet lukt, de aanbesteding als stok achter de deur. De Kamer is daarmee volledig akkoord gegaan. Er is nooit een uitspraak van de Kamer geweest dat het niet mocht, kon of moest.

De **voorzitter**: U maakt een mooie brug naar het stapsgewijze. Mevrouw Bergkamp zal daar een aftrap op geven.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar de concrete aanbesteding van het vervoer op de hogesnelheidslijn. Hoewel minister Netelenbos in 1999 aan NS vraagt om als eerste een bod uit te brengen op het binnenlandse vervoer, doet NS dat niet. NS doet een integraal bod, waar het internationale vervoer en het binnenlandse vervoer in zitten. U was daar teleurgesteld over. Kunt u dat toelichten?

De heer **Hofstra**: Nou ja, kijk, ik vind sowieso als volwassen mensen onder elkaar: als je A vraagt en het antwoord B is, dan is dat raar. En als het dan nog twee wildvreemden zijn, dan kun je zeggen: oké, het zal wel. Maar hier gaat het om twee partijen die tot elkaar veroordeeld zijn: NS en de minister, althans deze minister. Dan is het dus raar dat er zo wordt gecommuniceerd. Hetzelfde viel me ook iedere keer op in een ander geval: als je zei dat je

graag A, B en C apart wilde, dan kreeg je D, het totaal, en kreeg je niet te horen wat A, B en C afzonderlijk waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u dat verwacht?

De heer **Hofstra**: Nou, ik vind het ontzettend onhandig van NS om het zo te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar had u het verwacht?

De heer **Hofstra**: Het is lastig om te zeggen of ik dat op dat moment had verwacht. Ik vond het raar dat NS niet gewoon antwoordde op wat werd gevraagd. Ze had altijd nog de vrijheid om daarnaast haar eigen verhaal te zetten als ze had gevonden dat het anders moest.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u had geen signalen gehad dat NS een integraal bod zou doen, dus het nationale én het internationale.

De heer **Hofstra**: Ik sluit het niet uit. NS lobbyde veel en kwam ook veel langs. Het kan best dat er informeel eens gewisseld is: houd er rekening mee dat we met een dergelijke aanpak komen. Dat zou best kunnen.

Mevrouw **Bergkamp**: U sluit dus niet uit dat NS in de lobby eerder heeft gecommuniceerd wat ze zou gaan doen, namelijk afwijken van wat werd gevraagd.

De heer **Hofstra**: Dat zou kunnen, maar ik kan nu niet beamen dat dat zo is. Dat weet ik niet zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Het voorstel dat NS doet, voldoet op meerdere punten niet aan wat er is gevraagd. Minister Netelenbos zegt dan ook dat het NS-bod niet voldoet, niet ontvankelijk is; het wordt afgewezen. Vervolgens geeft ze NS in november 1999 nog een tweede kans. NS gaat daar niet op in. Al eerder heeft het kabinet gezegd: als NS er niet op ingaat, dan hebben we het

voornemen om het hele vervoer aan te besteden. Hoe stond u tegenover dit voornemen van het kabinet om dan maar alles openbaar aan te besteden?

De heer **Hofstra**: Daar waren wij dus niet tegen. Zelfs de Kamer was daar niet tegen. Het hele proces was namelijk doorlopen, met een stapsgewijze opbouw. Het eerste was dus helemaal misgegaan, onhandig genoeg, mijns inziens door communicatieproblemen. Het tweede ging toen ook mis. Daar had NS ook een verhaal bij: dit is niet goed en dat is niet goed. Toen kwam vanzelf hoofdstuk 3 aan de orde: de openbare aanbesteding.

Mevrouw **Bergkamp**: U was dus niet tegen. Mag ik zeggen: u was voor?

De heer **Hofstra**: Ja, ik was voor. Achteraf vind ik wel dat op dat punt van IC Max ...

Mevrouw **Bergkamp**: Daar komen we straks nog op.

De heer **Hofstra**: ... de minister de Kamer vrij summier heeft geïnformeerd. Volgens mij is zelfs die naam niet eens genoemd. Maar goed, als de Kamer er meer van had willen weten, had ze ook kunnen zeggen: we willen er meer van weten. Misschien hebben we er in de vele vertrouwelijke gesprekken ook wel een keer over gesproken, maar dat weet ik niet meer. Logisch was dat fase 3 aanbrak: de openbare aanbesteding.

Mevrouw **Bergkamp**: En u was voor. Hoe dachten uw collega-woordvoerders van de regeringsfracties erover? Waren de heer Van Gijssel van de PvdA en de heer Van Walsem van D66 ook verheugd?

De heer **Hofstra**: Nou, ik weet niet of ze echt verheugd waren. Het dossier kreeg namelijk langzamerhand wat meer treurnis in zich. In het begin was het een prachtig project. We zouden naar ik meen in 2005 "met Peijs naar Parijs", maar het is allemaal anders gegaan. Ik weet niet precies wat de gevoelens waren bij de coalitiepartners, maar ik stel weer vast dat de Kamer dit heeft gevolgd.

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien mag ik u helpen qua herinnering. Uit de verschillende algemene overleggen bleek dat de regeringsfracties van D66 en de PvdA eigenlijk een voorkeur hadden voor gunning van de hsl-exploitatie aan NS, en dan ook integraal. Merkte u, toen het voornemen van het kabinet naar buiten kwam, dat de regeringsfracties zoiets hadden van: goh, daar zijn we niet blij mee? In de algemene overleggen is dat wel gewisseld.

De heer **Hofstra**: Ja, daar is wel over gesproken, maar -- ik zeg het nogmaals -- ik kan me niet het moment heugen dat toen is gezegd of dat middels Kamer moties is uitgesproken dat het niet mocht.

Mevrouw **Bergkamp**: Naast moties zijn er nog wel meer instrumenten voor een Kamerlid. Je kunt natuurlijk ook zeggen wat je ervan vindt.

De heer **Hofstra**: Dat klopt, maar wat men ook gezegd heeft -- ik kan me niet meer zo goed herinneren wat de toenmalige collega's hebben gezegd -- uiteindelijk is de trein gewoon doorgereden: we gingen met de aanbesteding beginnen. De hele coalitie, de hele Kamer heeft daarmee ingestemd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar op dat moment, toen de voorkeur van het kabinet naar buiten kwam, nadat eerder al was gecommuniceerd wat het zou doen als NS er niet op in zou gaan, wist u dat dat voor de PvdA en D66 moeilijk lag. Zij hadden namelijk eerder aangegeven dat zij het liever aan NS hadden gegund. Dat wist u?

De heer **Hofstra**: Dat zou kunnen, maar ik was geen minister.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, maar als collega-woordvoerder wist u dat wel.

De heer **Hofstra**: Nou, ik wist wel dat zij er anders in zaten dan wij.

Mevrouw **Bergkamp**: Zij zaten er anders in. U was voor. We hebben tijdens deze enquête ook een paar keer gesproken over de Oranjecombinatie, een consortium, een samenwerking tussen NS, KLM en Schiphol. Deze was bezig om een bod voor te bereiden. Of ze had een bod, een verkenning, een voorstel gedaan; er zijn in deze enquête verschillende benamingen daarvoor gebruikt. Tegelijkertijd waren er natuurlijk ook al de voorbereidingen voor de openbare aanbesteding. Was u op de hoogte van die voorbereidingen van het consortium? Wist u dat?

De heer **Hofstra**: Ja, ik denk dat ik dat wel wist. Toen is ook naar buiten gekomen dat die Oranjevariant, om het zo maar te noemen, er was.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist op dat moment van de voorbereidingen daarvan?

De heer **Hofstra**: Welk moment bedoelt u nu?

Mevrouw **Bergkamp**: Op het moment dat men bezig was met de voorbereidingen voor de openbare aanbesteding, werd tegelijk ook gewerkt aan het consortium. Dat is eind 1999.

De heer **Hofstra**: In vrij korte tijd zijn er veel dingen gebeurd. Ik weet wel dat er toen bepaalde dingen en procedures door elkaar heen liepen.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist op dat moment van het consortium?

De heer **Hofstra**: U vraagt het nu heel precies, maar ik moet dan wel weten welk moment u bedoelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Eind 1999 en begin, januari 2000.

De heer **Hofstra**: Toen het kabinet kenbaar maakte dat die openbare aanbesteding zou beginnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, daarvoor nog.

De heer **Hofstra**: Dan moet ik het antwoord op uw vraag schuldig blijven.

Mevrouw **Bergkamp**: We zijn nu bij de fase dat de openbare aanbesteding werd voorbereid en er gelijktijdig aan dat consortium werd gewerkt. Dat was eind 1999, begin 2000.

De heer **Hofstra**: Nee, ik kan niet bevestigen dat ik dat toen heel precies wist.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer hoorde u voor het eerst van dat consortium?

De heer **Hofstra**: Toen het aan de Kamer is gecommuniceerd, misschien iets eerder via een binnenlijntje of een vertrouwelijk overleg, maar veel eerder zal het niet geweest zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: formeel hoorde ik het toen het naar buiten werd gebracht, maar ik sluit niet uit dat ik ook informeel daar al iets over wist.

De heer **Hofstra**: Of dat we het misschien wat eerder wisten als coalitie.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen u dat informeel hoorde, wat vond u daar toen van?

De heer **Hofstra**: Aan de ene kant was ik wel weer optimistisch, omdat er een partij meedeed die zeker toen nog wel een goede naam had, namelijk KLM. Die heeft ook een flinke snelheid, zoals u weet. Ik dacht dus: misschien gaat er nu wat gebeuren. Achteraf hebben we daar niks van gemerkt. Maar we waren wel op weg naar die openbare aanbesteding.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u vond het niet raar dat er voorbereidingen werden getroffen voor een openbare aanbesteding en gelijktijdig werd

gewerkt aan een alternatief achter de coulissen, dus niet in de openbaarheid?

De heer **Hofstra**: Nogmaals, de vraag is even of we toen in discussie waren met het kabinet en of we zo duidelijk wisten hoe het precies zat. Gelet op het feit dat er helemaal geen marktspanning bleek te zijn -- bij de voorbereidingen voor de aanbesteding moet het kabinet dat hebben gemerkt; als Kamer wisten we toen nog niks -- kan ik me echter wel voorstellen dat het kabinet misschien wel heeft gedacht: we moeten op een of andere manier weer on speaking terms zien te komen met NS.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het dus niet raar? Achteraf weten we natuurlijk hoe het allemaal gegaan is, maar ...

De heer **Hofstra**: Misschien is het procedureel niet helemaal correct, misschien zelfs ook juridisch niet als je kijkt naar de aanbestedingsregels, maar het is voor mij lastig om er nu een oordeel over te vellen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: realistisch gezien vond ik het niet raar dat dit gebeurde, maar er zijn wel vraagtekens bij het juridische, of het mocht.

De heer **Hofstra**: Precies. Ik begreep de pogingen van het kabinet om er nog het beste van te maken, om te bekijken wat eventueel nog anders kon. Men was echter bezig met een formeel traject. Ik weet ook niet of dat zich daar helemaal goed toe verhoudt.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervolgens werd op verzoek van minister Netelenbos in juni 2000 een verkennende fase afgesloten. Ze vroeg aan de Kamer om even terughoudend te zijn. Dat deed de Kamer. De formele uitkomst van die periode, de bezinningsfase, was dat het kabinet besloot om het gehele vervoer openbaar aan te besteden. Vond u dat een goed besluit na die bezinningsfase?

De heer **Hofstra**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was in lijn met wat u eerder zei.

De heer **Hofstra**: Het was ook logisch. We hadden stappen gevolgd en waren op dat punt aanbeland. Niet alleen mijn fractie kon zich daarin vinden, maar ook de coalitie en de Kamer.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervolgens gebeurt er nog wat anders. Voordat het besluit van de Kamer om openbaar aan te besteden wereldkundig wordt gemaakt, is er nog overleg met de minister-president: het Torentjesoverleg. Dat is op 14 juni 2000. Was u daar zelf bij?¹

De heer **Hofstra**: Nee, ik heb bij dit project nooit een Torentjesoverleg meegemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Was uw fractieleider daarbij?

De heer **Hofstra**: Dat neem ik aan. Dan praten we, denk ik, over wijlen Hans Dijkstal.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja. Die was dus bij dat Torentjesoverleg?

De heer **Hofstra**: Dat weet ik niet. Ik was er niet bij. Ik wist ook niet of hij erbij was, of misschien onze vicevoorzitter.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u een terugkoppeling gekregen?

De heer **Hofstra**: Niet dat ik mij kan herinneren.

¹ Opmerking van de heer Hofstra: "Mevrouw Bergkamp staat uitvoerig stil bij een Torentjesoverleg dat toentertijd gehouden zou zijn. Zie pagina 15 en volgende. Ter toelichting merk ik daarbij nog op dat het kabinetsbesluit om toch aan te besteden, tegen de wens van de minister van V en W in, voor de PvdA en D66 meer gevolgen had dan voor de VVD-fractie. Mevrouw Netelenbos zei bij u: toen de aanbesteding werd doorgezet, moesten de fractievoorzitters wel meewerken. Maar dat betrof niet de VVD, maar de PvdA en D66. Vandaar dat dat voor onze fractielijn geen gevolgen had."

Mevrouw **Bergkamp**: U was woordvoerder Verkeer en Waterstaat, verantwoordelijk voor dit traject. Er was Torentjesoverleg met daarbij waarschijnlijk uw fractieleider. En dan krijgt u geen terugkoppeling?

De heer **Hofstra**: Ik hoef u toch niet uit te leggen hoe het in de politiek werkt. Ik was een redelijk dominante woordvoerder, zo durf ik wel te zeggen. Maar ieder heeft zijn eigen rol. Ook een fractievoorzitter heeft zijn rol. Als er Torentjesoverleg is en ze daarbij niet de woordvoerder uitnodigen, wie ben ik dan om daar wat van te zeggen?

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag is of u een terugkoppeling van het Torentjesoverleg hebt gekregen.

De heer **Hofstra**: Niet dat ik me dat kan herinneren. Het kan natuurlijk best zijn dat er in de fractie een keer even vluchtig over is gesproken -- "toen ... en toen ..." -- maar dat staat niet in mijn geheugen.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet niks meer uit dat overleg?

De heer **Hofstra**: Nee, helemaal niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt er helemaal geen herinnering aan dat er een terugkoppeling zou zijn gegeven, en ook niet aan de inhoud, hoewel u woordvoerder Verkeer en Waterstaat was.

De heer **Hofstra**: Ja, zo lopen de dingen soms.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u moest de uitkomsten ervan, datgene wat was afgesproken, wel uitdragen. Was dat niet lastig zonder terugkoppeling te hebben gekregen?

De heer **Hofstra**: Ik geloof niet dat ik problemen heb gehad met het vertolken van het standpunt van onze fractie. In het algemeen heb ik de minister of eigenlijk de ministers, want de minister van Financiën deed ook mee,

gesteund. De lijn is consequent doorgezet. Ik denk ook niet dat er door dat Torentjesoverleg opeens iets is veranderd.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het gebruikelijk dat er Torentjesoverleg is waar de fractieleider van de VVD bij is zonder dat er wordt teruggekoppeld naar de woordvoerder?

De heer **Hofstra**: Ik zou de fractievoorzitter dan adviseren om daar geen gewoonte van te maken. Ik kan me er in dit geval niets van herinneren. Als het Torentjesoverleg er was geweest en ik erbij zou zijn geweest, dan had ik me dat, denk ik, wel kunnen herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet er gewoon helemaal niets van?

De heer **Hofstra**: Nee. Ik weet er gewoon helemaal niets van.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan ga ik daar niet op door, want wat u niet weet, weet u niet. Ik heb nog een andere vraag daarover. Op een gegeven moment lijken de regeringsfracties van D66 en de PvdA om te zijn. Ze steunen het beleid van de minister om van start te gaan met de openbare aanbesteding. Waarom hebben ze dat omarmd? Wat weet u daarvan? Ze waren eerst vrij kritisch. Ze wilden het gunnen aan NS.

De heer **Hofstra**: Ik zou zeggen: vraag je niet af hoe het kan, maar profiteer ervan. Ze liepen allemaal de goede kant op. Vanuit de coalitie is er nooit echt verzet geweest tegen de lijn die werd gevolgd en die door ons steeds werd gesteund. Ik was daar dus niet zo erg mee bezig.

Mevrouw **Bergkamp**: U was er niet mee bezig. Hebt u iets gehoord over de reden waarom ze toen voor waren?

De heer **Hofstra**: Nou ja, je weet wel hoe dat gaat. Je praat als collega-woordvoerders natuurlijk wel onderling.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat hoorde u?

De heer **Hofstra**: Ik heb het niet als een heftige ombuiging of zo beleefd, ook niet bij hen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wat hoorde u er dan over? Het was niet heftig, maar wat hoorde u wel?

De heer **Hofstra**: Ik zag dat men zich toch kon schikken in de lijn van het kabinet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wat hoorde u daarover? Hoorde u: goh, we hebben de opdracht gekregen om dit nu te steunen? Of ...

De heer **Hofstra**: Ik denk dat het heel simpel was. Het kabinet had van tevoren heel duidelijk uiteengezet hoe het het wilde gaan doen. Daar is de Kamer mee akkoord gegaan, ook de coalitie.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou het ermee te maken kunnen hebben dat de positie van NS eigenlijk wel heel stevig was en dat NS zich daarom geen zorgen hoefde te maken? Is dat een punt dat heeft meegespeeld?

De heer **Hofstra**: Dat zou kunnen. Het zou kunnen dat die signalen via de lobby tot die partijen gekomen zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Via de lobby, maar niet vanuit de politiek zelf, niet vanuit de bewindspersonen? Daarvan kwam niet de boodschap: jullie hoeven je geen zorgen te maken, want NS heeft een goede positie?

De heer **Hofstra**: Ik zou zeggen: als ik zou strijden voor NS, zou ik dat toch wat explicieter doen. Men heeft dat dus niet gedaan. U moet hen vragen om welke reden dat was.

Mevrouw **Bergkamp**: Kreeg u zelf de signalen, de politieke signalen dat NS een goede positie had?

De heer **Hofstra**: NS heeft nooit hoeven klagen over haar invloed in Den Haag, ook al rechtvaardigde het gedrag van NS dat niet altijd. Kijk nu achteraf maar naar wat er is gebeurd, ook sinds ik uit de Kamer ben. Er is maar één winnaar in dit dossier.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u sluit niet uit dat het signaal is afgegeven, niet alleen door de lobby maar misschien zelfs ook door de politiek, dat NS een positie had en dat ze zich geen zorgen hoefde te maken?

De heer **Hofstra**: In het algemeen: NS schaakte gewoon vrolijk op twee borden. Ze schaakte met het kabinet en ze schaakte met de Kamer.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het nu even niet over de lobby van NS. Ik heb het nu meer over het politieke signaal vanuit de bewindspersonen zelf.

De heer **Hofstra**: Die zijn mij niet bekend.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet bekend.

De heer **Hofstra**: Nee. Ik zag dat het de goede kant opging, dus ik maakte me er geen zorgen over.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Ik ga nog even door op de tegenstelling binnen de coalitiepartijen. Van Walsem, woordvoerder van D66, was heel duidelijk. Hij zei: we zijn eigenlijk niet klaar voor marktwerking. Hij had het ook over de reciprociteit: als je een trein door een paar landen laat rijden, dan moeten die landen zich allemaal openstellen. Hij gaf aan dat een land als Frankrijk het land dichthield, zodat er van echte concurrentie en marktwerking op het

spoor geen sprake was. Dan is toch heel sterk het gevoel: we moeten het gewoon bij NS laten, omdat de markt er nog niet klaar voor is. U hebt dat zojuist eigenlijk ook al geconstateerd. Dan moet daar toch ook binnen de coalitie over gesproken zijn? Het ging namelijk een kant op die een groot gedeelte van de Kamer, waaronder dus twee coalitiepartijen, niet wilde opgaan.

De heer **Hofstra**: Nogmaals: dat is nergens uit gebleken. Dat vindt u niet terug in de Kamerbesluiten.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar ik citeer nu uit een algemeen overleg, een debat in de Kamer. Dat heeft allemaal in die tijd plaatsgevonden. Die Oranjecombinatie was er. Daarvoor bestond toch wel veel sympathie. Het mocht allemaal niet openbaar, maar het werd achter de schermen toch voorbereid. U hoorde ook, zij het heel mondjesmaat, dat er iets dergelijks gaande was. Zou dat niet toch een charmante oplossing zijn geweest? Het kon kennelijk niet, of het kabinet koos een andere koers. Dan moet de fractie natuurlijk weer om.

De heer **Hofstra**: Niet onze fractie. Misschien die twee andere, maar dat weet ik niet. Er was in het kabinet veel meer strijd over de aanbesteding dan in de Kamer. Dat hebben we deze week weer gehoord: het verscheuren van de blauwe brief voor het oog van de afzender. Er was in het kabinet dus veel meer strijd. Daar is de strijd op een gegeven moment beslecht door de bekende knoophakker, door Kok. In de Kamer was daarover veel minder strijd, al zette iedereen wel zijn eigen accenten. Maar nogmaals: heel duidelijk is, ook in verhouding tot andere dossiers, dat de Kamer het kabinet hierin steeds is gevolgd. De Kamer was weliswaar kritisch en af en toe moesten er ook wel dingen worden aangepast, maar in grote lijnen kon het kabinet doorzetten.

De heer **Van Gerven**: We kunnen constateren dat uw waarneming toen en ook nu, terugkijkend, is: de discussie speelde zich vooral af binnen het kabinet en in de Tweede Kamer was het minder sterk gepolariseerd.

De heer **Hofstra**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Medio 2000, richting 2001 was er de openbare aanbesteding. Hoe duidde u de kans dat NS die zou winnen?

De heer **Hofstra**: Ik had de hoop dat er echt marktspanning was -- hoe onlogisch misschien ook als je praat over die laatste 100 kilometer vanuit Parijs gezien -- en dat NS flink zou moeten meebieden om aan de bak te blijven. Ik zeg "blijven", want ze was in de voorgaande stappen al aan de bak geweest. Achteraf blijkt dat NS veel minder had kunnen bieden en het dan nog zou hebben gekregen. Ik denk dat het heel treurig is dat er zo weinig marktspanning bleek te zijn. Dat had, eerder voor het kabinet dan voor de Kamer, aanleiding moeten zijn om zich af te vragen: zijn we nu op de goede weg?

De heer **Van Gerven**: Dat constateert u nu, terugkijkend.

De heer **Hofstra**: Ja, nu.

De heer **Van Gerven**: Maar hoe was dat op dat moment? Er was een brede sympathie voor die verdomde NS, om het zo maar te zeggen. Als dan de kans groot is dat ze die aanbesteding niet wint, dan voelt dat -- we hebben het net gehad over gekke henkie -- ook niet goed.

De heer **Hofstra**: Nee. Maar ja, ik weet niet wat voor krachten daar gespeeld hebben. We werden geconfronteerd met resultaten die zeer tegenvielen, niet qua prijs maar wel qua aantallen. Er was eigenlijk geen concurrentie, geen keuze.

De heer **Van Gerven**: Dat constateert u ...

De heer **Hofstra**: Achteraf.

De heer **Van Gerven**: Achteraf. Maar u had geen mening over de vraag of NS het zou gaan winnen of niet?

De heer **Hofstra**: Ik dacht bij mijzelf: NS moet dit kunnen winnen, maar dat hoeft niet per se het geval te zijn. Ik had gehoopt dat serieuze partijen er werk van zouden maken. De andere partijen die hebben meegedaan, waren ook best serieus, maar DB en SNCF zijn dé spoorwegmaatschappijen van Europa. DB gaat toch niet een bod indienen dat net aan die 100 miljoen voldoet, volgens mij 101 miljoen, en dat vervolgens zo kan worden afgewezen omdat het niet voldoet aan de frequenties, aan de snelheid of aan wat ook.

De heer **Van Gerven**: Weet u hoe het kabinet de kansen inschatte wat betreft het winnen van de aanbesteding?

De heer **Hofstra**: Nee, dat is mij niet bekend.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u geen mening over.

De heer **Hofstra**: Nee. Duidelijk was wel dat Financiën de hoop had op een reëel bedrag, om er geld uit te krijgen, de hoop dat er in die heel lastige boekhouding van bij elkaar opgeteld miljarden, ietsje zou terugkomen. Maar goed, dat was maar ietsje. Ik heb niet gehoord of men daar kansen zag voor NS of voor andere partijen.

De heer **Van Gerven**: Ik ga toch nog even door op de vraag: krijgt NS het nu wel of niet? In de Kamer werd daar wel over gediscussieerd. Men was bang dat NS het niet zou halen. U hebt zelf verteld dat ze u eigenlijk uitlachten toen u in Parijs was: wat zijn die gekke Nederlanders aan het doen om hun staatsbedrijf aan de markt uit te leveren? Vervolgens bent u erg bekritiseerd toen u toch meeging in de aanbesteding. Kunt u schetsen hoe die discussie is verlopen?

De heer **Hofstra**: Luister, wij hadden er als fractie een duidelijke opvatting over, en ik persoonlijk had die ook: markwerking als doel om tot het goede product te komen. En wat betreft die Fransen is het gruwelijk: Frankrijk staat helemaal stijf van de staatsbedrijven. Ik kan de Fransen niet op andere gedachten brengen, dus ik werd ook niet echt zenuwachtig van wat die Fransen zeiden. Het typeerde echter wel de verhoudingen. Dat verklaart ook waarom SNCF helemaal niks heeft gedaan. Ze hadden het wel goed gezien: wil je naar Gare du Nord in Parijs, dan moet je wel door Frankrijk. Het is nog erger: dan moet je eerst door België.

De heer **Van Gerven**: Dat begrijp ik even niet. U zegt: SNCF, de Franse spoorwegen hebben niet geboden.

De heer **Hofstra**: Nee, die hebben niet geboden.

De heer **Van Gerven**: Waarom hebben zij niet geboden?

De heer **Hofstra**: Ik denk omdat ze toch wel vanzelf aan de beurt zouden komen. Ik sluit ook niet uit -- het kan niet anders -- dat maatschappijen onderling afspraken hebben gemaakt. Ik heb het eerder al eens verteld: er zijn clubs in Europa waarvan ze lid zijn en ze hebben elkaars telefoonnummers. Ik denk dat dit ook verklaart waarom DB zo'n krakkemikkig bod inleverde, want DB snapte ook wel dat Nederland² invloedsgebied van Frankrijk is. DB kon dus beter naar Oost-Europa of Zuid-Europa gaan.

De heer **Van Gerven**: U hebt daar geen bewijzen voor, maar ...

De heer **Hofstra**: Zo is het natuurlijk gegaan.

De heer **Van Gerven**: ... u hebt wel een vermoeden dat het zo ging.

De heer **Hofstra**: Als je de markt kent, dan zeg je: dat kan niet anders.

² Toevoeging van de heer Hofstra: vanwege de HSL-Zuid.

De heer **Van Gerven**: Dan gaat het zo. Ik houd u even een citaat van uzelf voor. Dat gaat er nog steeds over dat u instemde met de openbare aanbesteding, maar u zei ook: die Fransen zijn niet zo gek. U zei, over NS: "Dat zullen wij nog wel zien, want wij hebben de minister wel gevraagd om ons nog wat meer en beter te informeren over het verdere verloop van de procedure." Dit gaat over de kansen voor NS. Kunt u zich dit nog herinneren?

De heer **Hofstra**: Er zijn in die tijd heel veel vertrouwelijke overleggen geweest. Dat is op zich heel vervelend, zeker ook voor dit soort onderzoeken achteraf. Daar zijn geen data van. Daar zijn geen agenda's van. Daar zijn helemaal geen verslagen van.

De heer **Van Gerven**: Dit betreft een openbaar debat, een VAO.

De heer **Hofstra**: Ja, dat betreft een openbaar debat, maar tussendoor waren er vaak al die vertrouwelijke overleggen. We hebben wel veel informatie gekregen. We kregen van tijd tot tijd ook vertrouwelijk stukken. U kent de procedure: het ligt dan ter inzage, daar moet je dan voor tekenen en dan kun je het bekijken. Maar ja, nogmaals: vanuit onze fractie gezien ging het eigenlijk wel de goede kant op toen die openbare aanbesteding werd gedaan.

De heer **Van Gerven**: U zei: vertrouwelijk werd er wel veel meer gedeeld dan we publiek konden maken gezien de belangen. Kun je uit dit citaat halen dat in die vertrouwelijke overleggen is geschetst dat NS een uitstekende kans had om de aanbesteding te winnen?

De heer **Hofstra**: Nee. Dat kan ik me niet herinneren. Voor mij was het open: we gaan de aanbesteding doen en ik ben heel benieuwd naar de uitkomst.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar -- ik herhaal het nog maar even -- u zegt wel: we hebben de minister gevraagd om ons beter en meer te informeren

over het verdere verloop van de procedure. U zei: dat zullen wij nog weleens zien. Dan denk ik daarachteraan: of NS buiten de boot valt. Dat is toch de suggestie achter dit citaat?

De heer **Hofstra**: Ik was het volledig eens met de in gang gezette aanbesteding en was heel benieuwd naar het resultaat.

De heer **Van Gerven**: Goed. U kunt zich niet herinneren of NS toch niet op een of andere manier in een bepaalde positie is gebracht of dat dat u is meegedeeld.

De heer **Hofstra**: Nee. Ik heb in elk geval niet aangedrongen op een voorkeurspositie voor NS in die aanbesteding. Het zou volgens mij ook heel raar zijn als je dat zou doen. Ik heb ook niet de herinnering dat andere woordvoerders, met name die van de coalitie, dat wel gedaan zouden hebben.

De heer **Van Gerven**: Ik ga met u naar de ondertekening van de concessieovereenkomst. Minister Netelenbos zou op 12 december 2001 de concessieovereenkomst met NS en KLM tekenen en de Kamer zou op 6 december, dus ongeveer een week daarvoor, nog debatteren. Vervolgens werd die ondertekening vervroegd naar 5 december, een dag voor het Kamerdebat. U en collega-Kamerleden van u vonden dat niet zo elegant ten opzichte van de Kamer. Hebt u enig idee waarom die ondertekening werd vervroegd?

De heer **Hofstra**: Even los van heel platte dingen als agendakwesties -- die kunnen ook hebben gespeeld, want iedereen moest tegelijk de handtekening zetten -- is het volgens mij niet vervroegd omdat de minister bang was voor de Kamer, want ze hoefde niet bang te zijn voor de Kamer omdat deze haar steeds had gesteund. Ik vind wel dat de minister risico loopt als ze een dag eerder tekent, maar dat risico ligt dan bij haar. U vraagt: waarom deed ze dat? Misschien -- ik herhaal: misschien -- omdat ze bang was dat NS weer

ergens roet in het eten zou gooien. Met andere woorden: misschien was ze banger voor NS dan voor de Kamer.

De heer **Van Gerven**: U weet dat niet zeker? U bedoelt dat ze bang was dat NS de Kamer zou bewerken om nog iets te ondernemen.

De heer **Hofstra**: Ja, precies. Als het nog niet was ondertekend op het moment van overleg met de minister, zouden we kunnen zeggen: u moet iets veranderen. Dan zou zich een meerderheid kunnen vormen, ook buiten mijn partij om, dus door de coalitie heen en met de oppositie. Er zou zelfs in een VAO een motie over kunnen worden ingediend en die zou dan kunnen worden aangenomen.

De heer **Van Gerven**: Om welke punten ging dat dan op dat moment? Wat waren de heikele punten?

De heer **Hofstra**: De tariefrestrictie zou, denk ik, prioriteit nummer één zijn geweest bij NS. Dat leverde 47 miljoen op.

De heer **Van Gerven**: Dat zou het punt zijn geweest, denkt u.

De heer **Hofstra**: Misschien nog wel andere, zoals de reistijden of de afspraken met België en Frankrijk, die helemaal niet duidelijk waren, zoals achteraf bleek.

De heer **Van Gerven**: Zijn die punten in het debat op 12 december besproken, nadat er al getekend was?

De heer **Hofstra**: Op 6 december, een dag later.

De heer **Van Gerven**: Dat klopt. Op 5 december is er getekend en op 6 december vond dat debat plaats.

De heer **Hofstra**: Ja. Er zal vast over dat soort dingen gesproken zijn, maar toen was het contract al getekend en de minister had uitgesproken dat ze het artikel over de tariefrestrictie niet zou invullen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: het zou kunnen, ik weet het niet.

De heer **Hofstra**: Het is een hypothese, een veronderstelling.

De heer **Van Gerven**: De hypothese dat de lobby van NS nog zijn werk had kunnen doen als er een week later was getekend.

Dan ziet u het bod. De jaarlijkse vergoeding is vastgesteld op 148 miljoen. Wat waren uw gedachten over de hoogte van die gebruiksvergoeding?

De heer **Hofstra**: Ik bezag dat bedrag in combinatie met de bediening die werd aangeboden. Het waren werkelijk fantastische getallen, die frequenties naar Parijs, naar Brussel, van Den Haag, van Breda. En dan nog 148 miljoen! Ik dacht dus: dat is voor elkaar. Niet dat we dan de investering terug zouden krijgen, want als je 2% rekent als rente over die 7 miljard, dan is dat 140 miljoen. Het zou dus vooral even helpen om de kosten in de onderhouds- en beheersfeer goed te maken, maar natuurlijk niet om de investering terug te verdienen. Maar het was toch een mooi bedrag. De norm was 100 miljoen, en daar zaten we ruim boven.

De heer **Van Gerven**: U vond het een mooi bedrag, maar had u geen gevoel over het realiteitsgehalte ervan?

De heer **Hofstra**: Je hoefde niet heel deskundig te zijn om te weten dat dit een beetje fake was. Dat is deze week ook heel duidelijk geworden. Het bedrag was gewoon te hoog.

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij erom wat u er toen van vond.

De heer **Hofstra**: Nogmaals, in verhouding tot die geweldige bediening en die hoge snelheden -- de reistijden zaten er namelijk ook nog in -- was ik

tevreden met die 148 miljoen, dat eerst zelfs 178 miljoen was, maar er gingen nog wat posten vanaf.

De heer **Van Gerven**: U vond het mooi dat dat bedrag binnenkwam, maar is er niet over gesproken of dat bedrag op dat moment reëel was?

De heer **Hofstra**: Nee, dat hadden we misschien wel scherper moeten doen, het kabinet als eerste, want dat had ook meer gegevens en zat er meer bovenop. Dit is typisch zo'n voorbeeld van een knock-outbod: we leggen dit bod neer en niemand kan daar meer overheen. Achteraf bleken er helemaal geen concurrenten te zijn, dus we hadden het voor niks gedaan, maar zo moeten we het bod typeren.

De heer **Van Gerven**: De dag na de ondertekening vindt toch dat Kamerdebat plaats. Toen spraken de Kamerleden Leers van het CDA, Feenstra van de Partij van de Arbeid, Van Steenhoven van GroenLinks en Van den Berg van de SGP. Zij waren voor toepassing van de tariefrestructie, het beperken van de tarieven van de prijskaartjes. Wat beoogde de Kamer daarmee?

De heer **Hofstra**: Er is in de Kamer altijd een soort open zenuw wat betreft het openbaar vervoer en vooral wat betreft de tarieven van het openbaar vervoer. Dat is net zoals bij de huurprijzen. Dat zijn van die dingen die altijd spelen. Er werd ook weleens gezegd: het wordt een bontjassentrein. Nou, bontjassen worden vervoerd in Bentley's en niet in treinen. Het is logisch dat sommige mensen in de Kamer zeggen: het tarief moet niet hoger zijn dan ... Dan mag het bijvoorbeeld niet meer dan 30% hoger zijn dan het tweedeklastarief. Dat heeft NS voorzien: als dat wordt ingeroepen, dan zijn wij daar klaar voor. Erger nog: men smeekte er eigenlijk om. Dan zou er 47 miljoen vanaf gaan en zou de opbrengst lager worden. Veel meer mensen zouden dan met de trein gaan, want als het kaartje goedkoper is, kunnen meer mensen met de trein. Dat zal ook een argument voor die andere woordvoerders zijn geweest. In die afweging was het wel logisch dat zij dat wilden, maar ik vond het volstrekt ongepast en ook niet te rijmen met het idee

van aanbesteding. Immers, wat doe je bij een aanbesteding? Je zegt tegen een marktpartij -- ik zie NS maar even als marktpartij: u krijgt van ons die lijn, u mag er over heen en weer rijden, u moet aan die en die criteria voldoen en dan horen wij graag wat u ervoor overhebt.

De heer **Van Gerven**: Dat was duidelijk uw standpunt. Dan wordt de motie-Feenstra c.s. aangenomen om die tarieven te maximeren. Ik meen dat alleen de VVD daartegen heeft gestemd.

De heer **Hofstra**: Ja, gelukkig wel.

De heer **Van Gerven**: Dat kunt u zich wel herinneren?

De heer **Hofstra**: Ja, dat kan ik me wel herinneren.

De heer **Van Gerven**: Dat kan ik me voorstellen, want het was toch een belangrijk discussiepunt. Samengevat hebt u toen gezegd dat u het gek vond dat een marktpartij vraagt om beheersing van de tarieven, omdat dat juist iets is voor de ondernemer om zelf te bepalen. Wat vond u ervan dat NS daarom vroeg?

De heer **Hofstra**: Die smeekten erom. Niet bij ons, want ze wisten dat ze bij ons toch niet verder kwamen. Ik vond het ook ongepast en niet loyaal in de richting van het kabinet. Je maakt eerst die afspraak, vervolgens wordt het een kan-bepaling in het contract, dus de minister hoeft het niet te doen ...

De heer **Van Gerven**: Maar wist u dat die kan-bepaling erin stond?

De heer **Hofstra**: Ja, dat wisten we.

De heer **Van Gerven**: Daar was de Kamer wel van op de hoogte toe ze daarover debatteerde?

De heer **Hofstra**: Ja, dat wisten we allemaal. Dat heeft, denk ik, ook te maken met die 5 en 12 december waar we het eerder over hadden. U kent Domela Nieuwenhuis wel, die ooit zei: het parlement beslist bij meerderheid, maar de meerderheid neemt vaak onverstandige besluiten. De motie-Feenstra c.s. is daar een schoolvoorbeeld van. Daarom ben ik ook heel blij dat wij haar toen niet gesteund hebben. Maar de rest heeft dat wel gedaan. Hierbij is de grap dat de Kamer dat nooit echt heeft afgedwongen. Je kunt wel bij motie uitspreken dat het moet, maar het is nooit gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Los van uw standpunt dat helder is: wat vindt u ervan dat een grote meerderheid van de Kamer zegt "u moet met NS om tafel om iets aan die tarieven te doen", maar dat die motie vervolgens niet wordt uitgevoerd?

De heer **Hofstra**: Ik ben er in het algemeen voor dat een kabinet moties van de Kamer uitvoert. Het is echter geen wet van Meden en Perzen dat dat altijd gebeurt. In dit geval had de minister een goed argument, want het was een kan-bepaling. Er stond ook een datum in.

De heer **Van Gerven**: Het was een kan-bepaling, maar de Kamer wilde dat in meerderheid. Laat ik u wat verder in de tijd meenemen: er is dan een nieuw kabinet, met De Boer als minister die zegt: we voeren de motie niet uit omdat NS niet het gevraagde inzicht geeft in het financiële ondernemingsplan, de businesscase. Kunt u zich herinneren of dat argument nog gespeeld heeft?

De heer **Hofstra**: Jazeker. De Boer was niet zo lang minister, maar bij hem ging het wel al schuiven. In het begin zei hij heel stoer: nee, we voeren het niet uit. Daar steunde ik hem in. Maar later zei hij al: misschien moeten we er toch eens over praten. Toen kwam het argument: maar we hebben geen gegevens van NS gekregen. Het was ook raar dat NS dat bod van 150 miljoen had gebaseerd op het opblazen van het vervoer en er vervolgens van uitging dat ze allemaal een maximumtarief zouden betalen, wat natuurlijk niet waar was. Als het tarief maximaal wordt, krijg je het vervoer immers niet maximaal. NS had er dus zelf een rekenfout ingebakken. Dan moet je het

kabinet niet verwijten dat overeind te willen houden en die 148 miljoen te willen krijgen.

De heer **Van Gerven**: Vond u nou dat de Kamer effectief heeft geopereerd op dat punt?

De heer **Hofstra**: Nee, maar dat vond ik niet erg, ook vanwege onze houding ten aanzien van die motie. Maar als de meerderheid dit had willen doordouwen, dan hadden ze nog een debat moeten voeren. Dan hadden ze misschien het wantrouwen in de minister moeten uitspreken. Dan hadden ze de minister zelf weg kunnen sturen als ze dat gewild hadden, maar dat is niet gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Als de Kamer dat echt gewild had, had zij moeten doorpakken.

De heer **Hofstra**: Dat hoopte ik niet en dat is ook niet gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Dat was niet uw hoop, maar dat hadden ze dan moeten doen. Op 11 december 2002 was er een debat waarin u zei dat het niet interessant was dat Hispeed Alliance, de vervoersdochter van NS, achteraf spijt kan hebben van dat bod. Kunt u toelichten wat u daarmee bedoelde?

De heer **Hofstra**: Dat is heel simpel. We zijn volwassen mensen. Een zaak is een zaak, een deal is een deal, een afspraak is een afspraak. HSA was apart opgericht voor deze operatie. Dus als HSA om zou vallen, dan viel zij om en was er nog niet veel aan de hand. Daarom is het vermogen in die club ook een keer verhoogd. Ik houd er echter niet van dat je, als je in een aanbesteding tot een resultaat komt, maar blijft doorgaan met terugonderhandelen; daar was NS heel sterk in.

De heer **Van Gerven**: Maar als HSA omvalt, dan zou NS het moeten overnemen? Er moet wel vervoer zijn.

De heer **Hofstra**: Als je een project gestart bent en de uitvoerder failliet gaat of ermee ophoudt, dan is dat altijd een heel onprettige situatie. Zoals ik al eerder zei: toen de uitslag van de openbare aanbesteding, en met name het gebrek aan spanning, bekend werd, had het kabinet er misschien ook nog eens over moeten nadenken of dit wel de handigste methode was. Maar dat is allemaal achteraf.

De heer **Van Gerven**: Toegespitst op die tijd: was het beeld toen al dat HSA kon omvallen?

De heer **Hofstra**: Ja, dat heb ik al gesuggereerd in debatten aan het begin. Iedereen weet toch hoe dat werkt. Een langlopend contract, veel geld ...

De heer **Van Gerven**: Maar u zei: toen het bod er was, was er een gevoel van "dat is een mooi bod". Binnen de Kamer was er nog een redelijk blij gevoel, maar dat sloeg, als ik het goed begrijp, al vrij snel om.

De heer **Hofstra**: Soms kan het beeld te mooi zijn.

De heer **Van Gerven**: En eind 2002 was dat al wel duidelijk?

De heer **Hofstra**: We zagen dat het moeilijker en moeilijker werd en er steeds meer elementen van terugonderhandelen kwamen.

De heer **Van Gerven**: Een element was de motie-Van Hijum, die u medeondertekend hebt, waarin de regering werd verzocht om erop toe te zien dat NS de frequentie en de loop van bestaande intercity's niet zou aanpassen omwille van een betere exploitatie van de hogesnelheidslijn. Kunt u dat toelichten?

De heer **Hofstra**: Dat is ook weer een onderdeel in die hele reeks van terugonderhandelen. Als je niet oppaste, werd gewoon alles naar beneden bijgesteld. Dat heel mooie bedieningsniveau van het begin was al weg. Dit

waren allemaal pogingen om die kant op te gaan. In de Kamer hebben we toen de behoefte gehad om uit te spreken dat we dat niet wilden. Wij wilden de deal zoals die gesloten was, gewoon door laten gaan.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar we hebben het nu over de intercitylijnen, dus om de hogesnelheidslijn heen, met andere woorden het hoofdrailnet. Om welke lijnen ging dat dan? Over welke lijnen werd discussie gevoerd?

De heer **Hofstra**: Dat zijn de parallelle lijnen. Misschien zat de Benelux-lijn daar ook nog wel in, maar het ging er ook om dat er niet geknabbeld zou worden aan frequenties van treinen richting Brussel. De Benelux-trein, die op zich heel bekend was in Nederland en in de rest van de Benelux, is op een gegeven moment verdwenen voordat er een nieuwe verbinding was. Dat is natuurlijk heel raar. Deze uitspraak van de Kamer was bedoeld om het kabinet niet te lichtvaardig akkoord te laten gaan met wensen van de uitvoerder om het allemaal wat simpeler en goedkoper te doen.

De heer **Van Gerven**: In 2005 kwamen er signalen dat de levering van de treinen door AnsaldoBreda vertraging opliep. Dat werd toegeschreven aan het beruchte of, zoals u wilt, beroemde veiligheidssysteem ERTMS. De oorzaak van die vertraging lag volgens HSA en AnsaldoBreda bij de Staat die geen duidelijke ERTMS-eisen had gesteld; het veiligheidssysteem was eigenlijk nog in ontwikkeling. Was dat toentertijd ook uw beoordeling?

De heer **Hofstra**: Het zeer vervelende aan ERTMS was dat iedereen die kreet gebruikte, maar dat niemand wist wat het was. Het had met veiligheid te maken. Dat is heel belangrijk op het spoor, zeker als je 300 km/u rijdt. Het zou op het hele net worden ingevoerd, dus het was een algemeen discussiepunt. Ik ken de details ook niet, maar ik weet wel dat hier, al dan niet terecht, gebruik van is gemaakt om vertragingen en tegenvallers te verklaren. Dat was weer een onderdeel van het terugonderhandelen. In dat verband speelt de discussie wat nu reëel de schuld van NS en wat reëel de schuld van de minister is.

De heer **Van Gerven**: Ik geef het woord terug aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Hofstra, terugkijkend op de concessieverlening aan NS: hebt u de indruk gehad dat het kabinet een te mooi beeld heeft geschetst? De problemen met de Belgen waren bekend, en de reizigersprognoses klopten niet. Dat wist het ministerie ook. Hebt u niet het idee gehad dat het kabinet het mooier schetste dan het in werkelijkheid was?

De heer **Hofstra**: Achteraf denk ik dat het mooier gepresenteerd is, maar dan moeten we niet beginnen bij het kabinet maar bij NS, die het ging uitvoeren. Die heeft namelijk gesuggereerd dat het allemaal kon. Die heeft ons die frequenties geboden, die heeft ons die snelheden geboden, die heeft er een prijskaartje aan gehangen. Je zou zeggen dat het kabinet het misschien wat kritischer had moeten bekijken. Was het allemaal wel goed, ook omdat er geen concurrentie bleek te zijn? Had het niet anders gemoeten? Daarna had de Kamer op dat punt misschien ook wat kritischer moeten zijn. Maar het begint bij NS.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u hebt als Kamerlid natuurlijk ook een controlerende rol. U kwam erachter dat het in de praktijk tegenvalt. Wat hebt u op dat moment gedaan?

De heer **Hofstra**: De Kamer werd wel steeds kritischer. Gek genoeg nam de motiegeneigdheid af. Er kwamen ook veel rapportages en veel langere brieven van het kabinet. Uiteindelijk heeft de commissie ook een subcommissie ingesteld om zelf in beeld proberen te brengen wat de feiten waren en wat er allemaal gebeurde. Langzamerhand waren we het spoor namelijk een beetje bijster.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus moeilijk om er als Kamer grip op te krijgen. U zegt: NS is zelf akkoord gegaan met de voorwaarden; ze hebben daarna wel heel erg terughandeld. Maar u zegt ook dat het kabinet op

dat moment een positiever beeld geschetst heeft dan wat het uiteindelijk is geworden.

De heer **Hofstra**: Op grond van die gegevens is dat zeker zo. Er was ook iets vreemds bij het materieel. NS bestelde materieel; zij was daar ook primair verantwoordelijk voor. De toenmalige minister, Karla Peijs, heeft echter contractueel vastgesteld dat zij -- zijzelf was niet zo belangrijk, maar wel al die ambtenaren -- zich niet zou bemoeien met de materieelbestelling.³ Achteraf heb ik begrepen dat we voor 100 miljoen méér leuke treinen zouden hebben gehad van Alstom of van Siemens, treinen die gewoon al reden.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar gaan we het als enquêtecommissie allemaal nog over hebben. Ik heb nog één vraag, over de Oranjecombinatie. Daar hadden we het zojuist zelf kort over. U gaf aan dat u informeel al eerder op de hoogte was. We hebben deze week ook de heer Pans, de secretaris-generaal van het ministerie, op gesprek gehad. Hij zei dat de Kamer op de hoogte was van de Oranjecombinatie. Was dat ook uw beeld? U gaf zelf aan dat u het wist, maar had u het idee dat het eerder in de Kamer bekend was?

De heer **Hofstra**: Ja, maar nogmaals: niet expliciet vanaf toen of toen. Dat zou allemaal nagezocht moeten worden. Maar laten we wel wezen: die Oranjecombinatie is gewoon NS met een vleugje KLM. Schiphol trok zich op een gegeven moment terug.

Mevrouw **Bergkamp**: De Oranjecombinatie is inderdaad het consortium van KLM, NS en Schiphol. Mijn vraag was of het bij u bekend was dat u niet als enige informeel op de hoogte was van de voorbereidingen van zo'n consortium.

De heer **Hofstra**: Ja, volgens mij was dat bij meer mensen bekend. Maar nogmaals: ik kan nu niet precies zeggen op welk moment dat in relatie tot

³ Opmerking van de heer Hofstra: "Bovenaan op pagina 35 noem ik ten onrechte Karla Peijs. Dit moet zijn: Tineke Netelenbos. Zij bevestigde dat zelf ook in haar verhoor."

anderen speelde. Wat mij betreft was het een imagokwestie; je kunt het een verkoopargument noemen. Het was gewoon NS met een vleugje KLM.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u had het idee dat informeel meer mensen binnen de Kamer op de hoogte waren voordat formeel uiteindelijk in de stukken duidelijk werd dat er sprake was van de Oranjecombinatie?

De heer **Hofstra**: Ja, dat denk ik wel. Maar ik kan daar geen tijdstippen aan koppelen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u wel. Ik geef het woord weer aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Hofstra, wij willen u nu wat vragen stellen over de lobby van NS. Ontving u weleens informatie van NS over hun wensen? Hoe ging dat met betrekking tot de hogesnelheidslijn?

De heer **Hofstra**: Ik had de gewoonte om mijn deur altijd open te laten staan. Er kwamen dus allerlei mensen langs, geregeld ook mensen van NS. Ik had een bepaalde manier van omgaan met lobbyisten. De allereerste keer dat het gebeurde, was eind 1994. Toen nam ik het papier in ontvangst en dropte het in mijn prullenbak. Je begint als nieuw Kamerlid in een klein kamertje, dus het was niet ver lopen. Ik zei: luister, als je mij wat wilt zeggen, vind ik het prima, dan kijk ik wel wat ik ermee doe; maar ik heb een hekel aan "conceptmoties of -amendementen van het lid Hofstra". Er waren wel gesprekken, maar ik was niet iemand die hun informatie een-op-een overnam.

De heer **Van Gerven**: U hebt weleens conceptmoties van NS ontvangen?

De heer **Hofstra**: Ik weet niet of dat van NS was, maar er lopen zo veel lobbyisten rond. Dat gebeurt natuurlijk geregeld.

De heer **Van Gerven**: Dat is in zijn algemeenheid. Spits het even toe op NS, want daar gaat het nu om. Hoe vaak en op welke manier werd u door NS benaderd?

De heer **Hofstra**: Ik denk dat ik zeker voor elk AO contact had; dat was een telefoontje, een berichtje of men kwam even langs. Dat vond ik helemaal niet erg; dat hoorde bij het werk. Alleen, je moet als Kamerlid wel zelf de afweging maken wat je daarmee kunt. Ik gebruikte die informatie ook weleens om juist het tegendeel voor elkaar te krijgen.

De heer **Van Gerven**: Als er gedebatteerd werd, herkende u dan in stukken weleens: hé, dat heb ik gelezen in stukken van NS of ...

De heer **Hofstra**: Het is niet vriendelijk om dat zo duidelijk te zeggen, maar we weten allemaal hoe het gaat. Die mensen wil ik ook helemaal niet veroordelen. Iedereen volgt daarin zijn eigen lijn. Maar ze kwamen dus geregeld langs.

De heer **Van Gerven**: Kunt u een voorbeeld geven waaruit heel duidelijk blijkt dat het is ingestoken door NS?

De heer **Hofstra**: Ja, de tariefrestrictie. Ik denk dat die motie helemaal geïnitieerd is door NS.

De heer **Van Gerven**: U zegt: die zou door NS geschreven kunnen zijn?

De heer **Hofstra**: Ja, en dat geldt ook voor andere punten die daarin terugkwamen. NS is natuurlijk een belangrijk bedrijf voor ons vervoer in Nederland. Het is heel gebruikelijk dat de leden in commissieverband een keer per jaar naar Utrecht of ergens anders heen gaan.

De heer **Van Gerven**: Was het een succesvolle lobby? Hoe karakteriseert u die?

De heer **Hofstra**: Achteraf denk ik dat die wel succesvol is geweest, want, zo zeg ik terugkijkend, heel veel terugonderhandelingen zijn geslaagd. Maar we hebben nog geen trein.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar in november 1999 zei u: NS schaakt beter op het parlementaire bord dan op het departementale bord. Kunt u die uitspraak toelichten?

De heer **Hofstra**: Daarmee bedoel ik dat de Kamer altijd een goed oog had voor de belangen van NS. Neem die tariefrestrictie. Weliswaar heeft de Kamer die niet doorgezet -- dat had ze kunnen doen, maar dat had natuurlijk een politiek probleem gegeven -- en is het niet zover gekomen, maar feitelijk zijn heel veel dingen in het voordeel van NS veranderd. Nu maakt de hsl deel uit van het kernnet, zoals ik begrijp zelfs tot 2025.

De heer **Van Gerven**: U zei ook: u moet zich niet zo laten leiden door de druk van NS. Dat was ook gekoppeld aan die uitspraak van u. Kunt u dat toelichten?

De heer **Hofstra**: Ik zie het zo: NS is een staatsbedrijf, en de directie van NS heeft geregeld overleg met de minister of de top van het departement. Ik vind dat daar een zekere fatsoensnorm bij hoort. We weten allemaal dat er overleg met de Kamer is -- dat is ook heel goed en noodzakelijk -- maar mijn stijl zou het zijn om als directeur van NS gewoon met open vizier met de minister te praten. Als we het op een punt niet eens zouden zijn, zou ik zeggen: beste Karla, ik ga nu naar de Kamer. NS was continu bezig op zowel de ene als de andere lijn. Ik kan mij voorstellen dat bewindspersonen of ambtenaren daar weleens genoeg van kregen.

De heer **Van Gerven**: Dus u vond die lobby niet chic?

De heer **Hofstra**: Nee, precies.

De heer **Van Gerven**: Laat ik het als volgt samenvatten. U zegt: als je het doet, doe het dan openlijk.

De heer **Hofstra**: Ja, dat je ook tegen de minister zegt: hierover zijn wij het niet eens, daarmee ga ik naar de Kamer.

De heer **Van Gerven**: Dat zou een goede code zijn van een staatsbedrijf?

De heer **Hofstra**: Ja, dat vind ik wel. Ik vind het voor een staatsbedrijf iets anders liggen dan voor een willekeurig andere private maatschappij. Maar daaraan zou ik ook adviseren om het zo te doen.

De heer **Van Gerven**: Uit het verhoor gisteren met de oud-president-commissaris van NS, de heer Timmer, bleek dat de Kamer zich wel kon verplaatsen in NS. Zo vat ik het samen. Is dat ook uw oordeel?

De heer **Hofstra**: Ja, ik heb hem een paar dingen horen zeggen die mij wat verbaasden. Ik ken de heer Timmer toch als ...

De heer **Van Gerven**: Laten we ons vooral focussen op die uitspraak in relatie tot het parlement.

De heer **Hofstra**: Daar deed hij tamelijk luchtig over. Hij zei: we dienen dat bod wel in en dan onderhandelen we wel terug. Ik dacht haast dat hij ging zeggen: het is interimdividend. Blijkbaar had hij het vertrouwen via de lobby - - die hij overigens niet zelf deed, zoals hij zei -- dat dat wel kon in de Kamer. Dat vond ik wel een hele openbaring.

De heer **Van Gerven**: Dat vond u een openbaring.

De heer **Hofstra**: Dat hij dat zo duidelijk zei en dat dat zijn gedachte was.

De heer **Van Gerven**: U vindt dat niet terecht?

De heer **Hofstra**: Wat is de waarde van zo'n bod als je het op die manier doet? Hij zegt: we bieden dit. Kijk eens naar het gemak waarmee hij er even 30 bij optelde en dan zegt: er moet 1 of 2 af, want bij Albert Heijn eindigt ook alles op een 9. Hoe serieus is dat allemaal?

De heer **Van Gerven**: We hebben het al gehad over de tariefrestrictiediscussie. Het moge duidelijk zijn dat dat een heel duidelijke lobby was. Vindt u dat de Kamer zich te veel heeft laten leiden door de lobby van NS?

De heer **Hofstra**: Dat vind ik wel. Stel dat de Kamer dit had doorgezet en het kabinet bezwaken zou zijn, dan hadden ze ook nog hun zin gekregen. Dat is gelukkig niet gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Maar stel nou even dat de Kamer had doorgepakt met betrekking tot die tariefrestrictie; dat was toch het heikele punt. Was dan het kabinet in gevaar gekomen? Was de soep zo heet?

De heer **Hofstra**: Dat denk ik niet. Rond dit dossier heb ik nooit een situatie van politieke crisis beleefd. Ik kan mij voorstellen dat, als de Kamer toen had doorgepakt, het kabinet het misschien had gedaan.

De heer **Van Gerven**: Ik vroeg dit naar aanleiding van de vraag of de Kamer zich te veel heeft laten leiden door de lobby van NS.

De heer **Hofstra**: Ik vind van wel. Maar nogmaals, ze hebben niet in alle opzichten hun zin gekregen. Achteraf wel, maar niet op dat moment.

De heer **Van Gerven**: Denkt u dat de Kamer met haar optreden de onderhandelingspositie van de minister ondermijnde?

De heer **Hofstra**: Ja, dat heb ik in debatten ook een paar keer geroepen.

De heer **Van Gerven**: Of voor de voeten liep?

De heer **Hofstra**: Precies. De rolverdeling is: het kabinet regeert, de Kamer controleert. Ik denk dat het efficiënt is -- je kunt als Kamerlid ook niet alles tegelijk -- dat je je daar ook aan houdt. Bij dit dossier kwam toch ook weer een paar keer de neiging op: gaat u maar even van die stoel af, dan gaan wij er wel op zitten en zullen wij het wel regelen. Ik denk dat je dat niet moet willen. Voor een deel wordt dat ondervangen door dingen vertrouwelijk te doen. Het moet ook vertrouwelijk, omdat het niet in de openbaarheid kan komen. Al met al is het echter lastig. De NS heeft ook een raad van commissarissen. U, als Kamer, bent de raad van commissarissen van de bv Nederland. NS heeft er ook eentje, maar dat zijn drie, vijf of zeven personen en die vergaderen in beslotenheid. We hebben daarover gisteren publiekelijk wat gehoord, maar normaal hoor je dat niet. Dat is een groot verschil, waardoor de minister in het nadeel is. De Kamer zou zich dat natuurlijk ook kunnen realiseren en kunnen zeggen: dit doen we wel of dat doen we niet.

De heer **Van Gerven**: Vandaar natuurlijk ook het fenomeen van vertrouwelijke overleggen; daar komen we misschien nog op terug. Mijn slotvraag gaat over het IC Max-bod. Daar zei u eerder iets over. Even in relatie tot de constatering van zojuist dat de Kamer de minister voor de voeten liep: speelde dat ook bij dat IC Max-bod? Of zegt u: nee, dat was toch een heel andere situatie?

De heer **Hofstra**: Dat was een andere situatie. NS had daar een heel mooi plaatje, een mooi plan voor gemaakt, maar veel ruimer dan voor de HSL-Zuid. De vraag had betrekking op de HSL-Zuid. Daarom is dat bod ook afgewezen. Ik denk dat de Kamer de minister daarbij niet voor de voeten heeft gelopen. Het was niet zo dat de Kamer zei: het moet dat bod zijn.

De heer **Van Gerven**: Had de Kamer daarin dan juist wel actiever moeten zijn?

De heer **Hofstra**: Men had kunnen zeggen: we zijn het erover eens dat het niet past, maar misschien moeten we toch meer combineren. Maar dat is niet gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Weet u waarom dat niet is gebeurd op dat moment?

De heer **Hofstra**: Omdat dat in die systematiek, die heel vroegtijdig is vastgesteld, gewoon niet paste. Het was niet alleen te lang, het was ook te kort, of te zwaar of te licht. Het paste gewoon niet; niet op één punt maar op heel veel punten niet. Daar heeft de Kamercommissie de minister in gevolgd.

De heer **Van Gerven**: Ik geef het woord terug aan de voorzitter.

De **voorzitter**: We hadden het al even over de besloten gesprekken, de vertrouwelijke debatten, hier in de Kamer. Er is op vier momenten vertrouwelijk gesproken. Op wiens initiatief gebeurde dat eigenlijk?

De heer **Hofstra**: In dit geval eigenlijk altijd op verzoek van de minister of ministers. Het kan best zijn dat in die gesprekken ook de Kamer weleens zei: dan willen we weer even geïnformeerd worden. Het initiatief kwam dus zeker niet vanuit de Kamer maar vanuit het kabinet. Ik denk dat dat ook begrijpelijk is, want het kabinet heeft er moeite mee om in het openbaar heel veel dingen te zeggen die het liever niet in het openbaar zegt.

De **voorzitter**: Maar u dient op 18 november zelf een motie in, waarin u aangeeft dat u wilt dat de Kamer alsnog vertrouwelijk volledig wordt geïnformeerd. Dus u vroeg zelf ook wel om echt vertrouwelijke debatten?

De heer **Hofstra**: Ja. Het kwam ook wel voor dat de Kamer daarom vroeg. Zeker als de minister zegt "ik kan hier geen mededeling over doen, want dit is vertrouwelijk", is het logisch dat de Kamer op een gegeven moment zegt: dan willen we het graag vertrouwelijk weten.

De **voorzitter**: Kijkend naar de verschillende onderwerpen in de debatten: kun je zeggen dat er over dit dossier meer dan gemiddeld vertrouwelijk werd gesproken?

De heer **Hofstra**: Jazeker, veel meer dan gemiddeld.

De **voorzitter**: Maar Kamerleden mogen helemaal niks met de informatie die ze uit vertrouwelijke debatten verkrijgen. Wat hebben we daar dan aan?

De heer **Hofstra**: Na 16,17 jaar parlementaire ervaring zeg ik ook: je moet het nooit doen. Je kunt er namelijk alleen maar mee onderuitgaan, want op een gegeven moment verspreek je je en denk je: oh, dat had ik helemaal niet mogen zeggen. Je kunt er dus eigenlijk niks mee. Je bent natuurlijk nieuwsgierig; dat is iedereen. Ik geloof echter niet dat het af en toe zonder kan, maar in deze mate ... We kenden ook de grootprojectrapportage. Dit was ook zo'n groot project. Dan kregen we elk halfjaar zo'n dik rapport dat ook wel in het openbaar werd besproken.

De **voorzitter**: U raadt de Kamer nu dus aan: houd hiermee op, doe het in strikte uitzonderingsgevallen, maar eigenlijk niet.

De heer **Hofstra**: Dat zal in de praktijk gewoon niet kunnen, maar misschien is het goed dat er een keer overwogen wordt wanneer wel en wanneer niet. Misschien dat je de regels op dat punt iets zou moeten aanscherpen. Het kan ook zelfreflectie van de Kamer zijn, mede aan de hand van dit onderzoek, over de vraag: hoe gaan we daarmee om, wat is het meest wenselijk?

De **voorzitter**: Hoe heeft het volgen van de Kamer het hele dossier uiteindelijk beïnvloed?

De heer **Hofstra**: Hoe bedoelt u?

De **voorzitter**: Heeft het feit dat er vele besloten overleggen waren, de gang van zaken beïnvloed?

De heer **Hofstra**: Het voordeel van zo'n vertrouwelijk overleg is dat er heel veel gewisseld kan worden. Dan wil het wel eens vlotter gaan in de openbare behandeling, omdat de Kamer dan weet wat er hier en wat er daar achter zit. Als je iets wilt met die informatie, is het de kunst om haar, via een motie of dergelijke, zodanig te verpakken dat je de vertrouwelijkheid niet schendt maar dat wel duidelijk wordt wat er wordt bedoeld. Ik denk dat het in die zin een functie kan hebben dat het openbare deel compacter is, maar of je het in deze mate zou moeten doen, waag ik te betwijfelen.

De **voorzitter**: Mevrouw Bergkamp schetste al dat de vraag kan worden gesteld of de Kamer niet op een wat te rooskleurige manier is geïnformeerd. Zo bleek de reistijdendiscussie vrij ingewikkeld te zijn. Ten aanzien van de tarieven werd er veel verwacht van de Kamer, terwijl zij dat nog niet eens wist op het moment dat er werd getekend. Ook speelde de problematiek met de Belgen. Heel veel dingen waren dus nog zeer ingewikkeld. Waren dat nou allemaal onderwerpen die in die besloten overleggen wel aan de orde waren maar daarmee niet controleerbaar?

De heer **Hofstra**: Ja, voor een deel wel. Maar het zijn allemaal zaken die achteraf gezien niet goed geregeld zijn in het eerste stadium. Het is toch wel heel raar dat er in een heel laat stadium nog discussie is met de Fransen over hoe vaak we van Parijs naar Brussel kunnen rijden met onze treinen of hoe vaak we naar Brussel kunnen rijden. NS heeft het eerst afgekocht. Ik geloof dat ze daar 18 miljoen voor kregen en ze hebben het vervolgens op het bordje van de minister gelegd. Uiteindelijk heeft namelijk Peijs nog een keer met haar Belgische collega over die reistijden gepraat.

De **voorzitter**: Maar die problemen waren heel duidelijk aan de orde gesteld, al voor het tekenen van de concessie. Er gingen brieven over en weer waarin stond: jongens, kijk uit, dit is echt een heel groot probleem; dit kan weleens het hele proces problematisch gaan maken. Hoe kan het dan zijn dat er toch wordt getekend met de gedachte: met die Kamer voeren we wel een debat, maar ...?

De heer **Hofstra**: Toen er getekend werd, was in de Kamer echter niet algemeen bekend dat al die dingen die zo zeker leken -- reistijden, frequentie, het bedrag -- een beetje los zand waren.

De **voorzitter**: Maar in het kabinet was dat wel bekend.

De heer **Hofstra**: Dat zal ongetwijfeld meer geweten hebben dan de Kamer, want dat zat er gewoon dichterbij.

De **voorzitter**: Is de Kamer daarmee niet te volgzaam geweest?

De heer **Hofstra**: Ik heb al eerder gezegd dat het kabinet, evenals de Kamer, misschien kritischer had moeten zijn op dit punt. Op het moment van ondertekenen was daar voor de Kamer volgens mij nog geen aanleiding toe, want alles was duidelijk gepresenteerd. Er lag een heel mooi bod, met de frequenties, de bediening en de reistijden.

De **voorzitter**: Maar een onderlegger met alarmbellen.

De heer **Hofstra**: Vergelijkend kun je zeggen dat er een bouwput is gemaakt en een fundering is gelegd, maar de vraag nog niet beantwoord was of er met palen of gewoon op staal moest worden gefundeerd. Dat kan ik achteraf wel zeggen, maar op dat moment kon je dat niet zeggen. Want alles rammelde nog op de essentiële punten.

De **voorzitter**: Over de Kamer wordt vaak gesproken in termen van: lam of leeuw? Je zou ook kunnen zeggen: was het een tandeloze tijger? Of had het tanden maar beet het niet? Wat zou u zeggen?

De heer **Hofstra**: Het is altijd zo bij dit soort processen: achteraf kun je altijd zeggen dat dingen anders hadden gekund en gemoeten. In grote lijnen denk ik dat de Kamer het zaakje met heel veel kritische interesse heeft gevolgd. Daar is heel veel over gedebatteerd en daar zijn heel veel stukken over.

Maar, zeker op het cruciale punt van "nu beginnen we ermee en dan ligt dit voor" hadden wij, achteraf gezien, toen -- dikke streep eronder -- kritischer moeten zijn ten opzichte van het kabinet en ook ...

De **voorzitter**: Dat is de ene kant die u scherp stelt, namelijk dat de Kamer kritischer had kunnen zijn. Maar dan rijst ook de vraag: had het kabinet de Kamer misschien beter moeten informeren over de risico's die gewisseld waren en waarvan het kabinet op de hoogte was?

De heer **Hofstra**: Het zou op zich thuishoren in een grootprojectrapportage dat je ook de risico's iedere keer apart als hoofdstuk meeneemt. Maar ik herhaal: het begin van het hele verhaal is natuurlijk dat NS, als het om tarieven en de invloed daarvan op vervoersvolumes en treininzet gaat, ook niet echt helder is geweest. Men heeft alle knoppen zo gedraaid dat er maximaal vervoer was, en daar het maximale tarief op losgelaten, zonder zich de vraag te stellen die men zelf heel goed had kunnen beantwoorden, of dat niet te veel vervoer is.

De **voorzitter**: Maar is het dan zo dat de Kamer, als zij dit soort gegevens krijgt, in uw beleving mag denken: jippie? Of moet de Kamer denken: dit krijgen we nu, maar wacht eens even, kabinet, onderbouw dit. Of: kabinet, hebben jullie hier aanleiding gezien om te denken dat het allemaal misschien wel niet zo rooskleurig zal uitpakken?

De heer **Hofstra**: Dat is ook wel opgekomen, maar het begint allemaal bij NS. NS is onze huiscarrier. NS is een staatsbedrijf met verstand van treinen. Dus wie is nou het eerste aan zet om die risico's scherper te stellen? Dat is NS.

De **voorzitter**: En het kabinet.

De heer **Hofstra**: Vervolgens het kabinet, en dan komt de Kamer.

De **voorzitter**: Maar het kabinet wordt gecontroleerd door de Kamer en het kabinet zou er dus voor moeten zorgen dat de Kamer precies weet wat de staatsdeelneming aan kansen en bedreigingen heeft.

De heer **Hofstra**: Ja. NS wilde het bod graag hebben en dat is prima gelukt. Ze hebben de concessie gekregen. Maar vervolgens hebben ze, tot nu toe, niets waar kunnen maken van die treinen waar we het allemaal voor doen. We doen het voor de mensen, om snel van A naar B te kunnen gaan.

De **voorzitter**: De reizigers, ja. Dan kom ik bij het uitstapje naar AnsaldoBreda, waar u zelfs over hebt nagedacht. Hebt u op enig moment serieus overwogen om met zijn allen naar Italië te vertrekken?

De heer **Hofstra**: Ja.

De **voorzitter**: Waarom bent u niet gegaan?

De heer **Hofstra**: Dat was in 2005. We zouden naar Toscane, naar Pistoia, gaan, waar die fabriek van AnsaldoBreda staat, omdat wij een wat onprettig gevoel kregen. AnsaldoBreda was bij ons niet bekend als treinenbouwer. Het is een grote club, daar niet van; ze bouwen defensiematerieel enzovoorts en in Italië rijden goede treinen van hen. Maar op een gegeven moment zeiden we binnen de commissie: zou het niet aardig zijn om daar eens incognito te gaan kijken?

De **voorzitter**: Incognito?

De heer **Hofstra**: Met de pet "onnozel" op, in de trant van: laten we eens kijken wat daar gebeurt. Het gekke was namelijk dat de minister ervoor getekend had dat ze zich niet met de materieelbestelling zou bemoeien, terwijl ze omgekeerd het reistijdenprobleem terugkreeg van NS. Dit was in de tijd van de werkgroep-Dijksma en dus dachten we: dan moeten we daar zelf maar eens heen gaan. Ik weet echter niet precies waarom het niet is doorgegaan. Praktisch was het natuurlijk ook nog een beetje lastig. We

wilden daar een weekendje aan besteden, maar dat is natuurlijk onhandig, want zondags is alles dicht in Italië. Het was op zich een goed idee, maar het is niet gerealiseerd.

De **voorzitter**: Heeft daarbij een rol gespeeld: als we daarnaartoe gaan, trekken we het probleem aan? Of is dat niet de afweging geweest?

De heer **Hofstra**: Nee, ik dacht dat het meer praktisch was in de zin van: wanneer moeten we dat doen? Dat zou echter ongetwijfeld het gevolg zijn geweest als we daarheen waren gegaan en daarvan kond hadden gedaan. Overigens zouden we bij AnsaldoBreda ook niet veel wijzer zijn geworden, want ze bouwden toen helemaal nog niet aan die treinen.

De **voorzitter**: We hebben het over een aantal onderwerpen gehad; het was met name nog even wat financieel. Maar is erover nagedacht hoe de Kamer de belangen van de reizigers wilde gaan bedienen? Heeft zij dat voldoende scherp gehad?

De heer **Hofstra**: De grap is dat, als je op basis van de hele PKB bekijkt waarom we die hsl bouwen, er een heel principiële en goede gedachte achter zit: we doen het voor de burgers van ons land en andere landen. Dat zijn zakenlui, dat zijn toeristen, dat zijn studenten, dat zijn forenzen. De helft van Lille werkt elke dag in Parijs. Hup, een uurtje rijden en klaar is Kees. Dat was het begin van het hele project, en daar hebben we ook allemaal met elkaar over nagedacht, evenals over de overgang van vliegtuig en auto naar trein. Dat was het beginpunt. Alleen -- dat is achteraf geredeneerd -- misschien is die relatie toch een beetje verwaterd onderweg. Dat was echter de insteek en daar is het hele project voor geëntameerd. Achteraf hebben we die partij vooral in de kou laten staan, want we kunnen nog steeds niet met de trein.

De **voorzitter**: U gaf een paar keer aan dat er in uw beleving eigenlijk nooit echt een politieke crisissfeer heerste, maar dat het kabinet wel zou hebben

gedaan wat de Kamer wilde, als zij echt had doorgezet. Kunt u daar nog iets meer over zeggen?

De heer **Hofstra**: Dat is dan een inschatting.

De **voorzitter**: Dat snap ik.

De heer **Hofstra**: Ik heb af en toe wel het geheugen van een olifant, maar ik kan mij niet herinneren dat we ooit een politieke-crisisachtige situatie hebben gehad. Er was natuurlijk weleens irritatie, maar het is normaal dat de minister of een Kamerlid zich ergens aan ergert. Er was grosso modo geen politiek probleem rond dit project, dus ...

De **voorzitter**: Als de Kamer echt iets had gewild, had het niet per definitie een bewindspersoon de kop gekost, maar het had gekund.

De heer **Hofstra**: Ik denk dat, als het een onderdeel was geweest om voor die tariefrestructie te zorgen -- 47 miljoen; zie het als interimdividend -- ik daar niet om was afgetreden als ik lid van het kabinet zou zijn geweest. Dan zou ik hebben gezegd: oké, als de Kamer dat wil, dan doen we dat. Maar het is niet gebeurd.

De **voorzitter**: U denkt dus niet dat er per definitie zware consequenties aan zouden zijn verbonden, maar dat de Kamer misschien wat meer had kunnen duwen, en er dan geen man overboord was.

De heer **Hofstra**: Nee, maar daar was het project ook niet beter van gaan lopen, denk ik. Als op dat punt de zaak was aangepast, was het ook niet anders geworden. Dan hadden we die trein nu ook niet gehad. Ik zie tenminste niet goed hoe de verhouding is tussen de tariefrestructie en wat er na die tijd allemaal gebeurde.

De **voorzitter**: We komen nog op de totale situatie rondom de treinen.

Hebt u het idee dat de Kamer ten aanzien van de tariefrestructie misschien niet heeft willen bijsturen, en het uiteindelijk heeft willen volgen?

De heer **Hofstra**: In elk geval durf ik wel te zeggen dat er blijkbaar geen behoefte was om echt door te bijten; als men had gewild, had men dat namelijk ook zonder ons kunnen doen. We kunnen allemaal tellen. Dat wilde men dus blijkbaar niet; daar was blijkbaar geen behoefte aan. Bij dit soort projecten is het natuurlijk ook zo dat het zo vreselijk lang loopt. Er ontstaat een zekere gewoonte: voortgangsrapportages, weer een keer overleg.

De **voorzitter**: Als u dat nou overziet: op welke momenten had de Kamer kunnen veroorzaken dat het geheel wel een succes zou worden?

De heer **Hofstra**: Ik denk: niet in het begin van die aanpak. Achteraf gezien hadden we nog eerder met het hele vervoerstraject moeten beginnen. Eerder dan nu, zodat je er meer tijd voor had gehad. Die aanpak was volgens mij logisch, maar ...

De **voorzitter**: Er zijn hier mensen langs geweest, van wie er één, in begrijpelijke termen vertaald, de volgende stelling heeft geponeerd: er is onderling zoveel onmin geweest dat dat misschien wel heeft veroorzaakt dat de treinen niet op tijd zijn besteld of misschien later zijn besteld.

De heer **Hofstra**: Het was een ongezonde relatie tussen NS en Den Haag, om het maar zo te noemen. Het feit dat het een staatsbedrijf is, vond ik ook complicerend, als je in de markt iets uitvraagt. Waar misschien langer naar gekeken had moeten worden, is de beslissende stap van go/no-go. Is voldoende geborgd dat we krijgen wat we zouden moeten krijgen? Niemand kan ontkennen dat we een prachtig bod hebben gekregen en dat er een goed prijskaartje aan hing, maar vervolgens kreeg je al die problemen die terug te voeren waren tot het bedieningspakket, dat er in het begin lag. Misschien dat we daar ...

De **voorzitter**: En de alarmbelletjes gingen toen al rinkelen?

De heer **Hofstra**: Voor de NS is dit natuurlijk ook niet leuk, want ik kan me niet voorstellen ... De NS heeft maar één doel op aarde, alleen maar: mensen vervoeren. Dat is dus voor hen ook niet leuk. Het is heel betreurenswaardig dat het allemaal zo gelopen is, maar misschien had er van de kant van het kabinet of de Kamer meer tijd voor moeten worden uitgetrokken om daar langer op te kunnen kauwen.

De **voorzitter**: Ik kijk even of de heer Elias op dit punt nog vragen heeft.

De heer **Elias**: Ik heb nog een vraag over uw rolopvatting als controleur van het kabinet. Daarvoor wil ik even inzoomen op iets wat u eerder in dit verhoor zei. U zei: ik vernam over die Oranjecombinatie via een binnenlijntje van het kabinet. Dat moet ook wel zo geweest zijn, want er is nooit, in welk Kamerstuk dan ook, formeel aan de Kamer melding gemaakt van het feit dat die Oranjecombinatie in de maak was. U zei ook dat het eigenlijk de NS was, met een vleugje Schiphol en een vleugje KLM. Toch is dit van belang, want u wist ervan dat er werd gewerkt aan die Oranjecombinatie, maar u wist ook dat de aanbesteding op dat moment al begonnen was. Dat is iets wat eigenlijk niet mag, niet kan. Wist u dat?

De heer **Hofstra**: Ik heb zelf al opgemerkt dat het samenviel en in de procedure wellicht of zeker -- dat laat ik maar even in het midden -- niet klopte met de spelregels.

De heer **Elias**: Maar u moet nou net niet in het midden laten of het "wellicht" of "zeker" was.

De heer **Hofstra**: Kijk, ik weet niet precies op welk moment het was.

De heer **Elias**: Mag ik u dan helpen? Er is in het kabinet-Kok I een nota over het spoor, waarin mevrouw Jorritsma schrijft dat ze de marktwerking gaat verkennen. Minister Netelenbos neemt dat op hoofdlijnen over in het kabinet-Kok II. De marktverkenning voor de aanbesteding begint met een zogeheten

registration document, waarin partijen zich kunnen registreren.

Daartussendoor loopt dat IC Max-bod, waar collega Van Gerven het over heeft gehad; dat is een laatste kans. Op 26 november 1999 volgt het kabinetsbesluit: ja, we gaan beginnen met de aanbesteding. Op 22 december gaat er een "invitation to registered partners" de deur uit. Daarin wordt mensen dus gevraagd om mee te doen. Dat is het formele begin van een aanbestedingsprocedure. Dat weet u; toen althans wist u dat. Daarna hoort u dat er toch overleg is buiten die aanbesteding om, helemaal op kousenvoeten, zonder dat we daar iets van horen. U hoort: daar wordt officieel aan gewerkt. Had uw rol als Kamerlid toen niet moeten zijn om te zeggen: wat zijn jullie aan het doen, waar zijn jullie mee bezig, dat kan helemaal niet?

De heer **Hofstra**: Dat zou best kunnen. Alleen, ik weet niet op welk moment dat was. Ik kan dus ook niet reconstrueren of het toen opportuun was geweest om dat te doen.

De heer **Elias**: Als u via het binnenlijntje hoort dat er wordt gewerkt aan de Oranjecombinatie, dan was dat na het formele moment, waar u ook weet van heeft, dat de aanbesteding al begonnen was. Vandaar mijn vraag: had u toen niet moeten zeggen: jongens, wat zijn jullie aan het doen?

De heer **Hofstra**: Misschien wel, maar ik weet gewoon domweg niet op welk moment dat speelde. In commissieverband is nog vaak gezegd: kan er niet gesproken worden, kan er niet bemiddeld worden, kan er geen goed gesprek komen? Dat hebben verschillende mensen vaak gezegd. Het was dus niet onlogisch dat er op de een of andere manier misschien nog contact was. Ik heb er weleens wat van vernomen, via welke route dan ook, maar ik weet niet op welk moment dat was en of ik dit had kunnen of zelfs had moeten doen.

De heer **Elias**: Een ander punt is als volgt. Wist u van de strijd in de ministerraad in april 2000? Minister Netelenbos zei: we gaan stoppen met die aanbesteding. Een combinatie van andere ministers zei: nee, dat moeten we

niet doen. Dat was op 7, 14 en op 28 april 2000 in de ministerraad. Wist u daarvan?

De heer **Hofstra**: Ik wist alleen in algemene termen dat er verschil van mening was binnen het kabinet. Via het zogenaamde bpo is dat misschien ook richting fractie weleens teruggekoppeld. Maar ik weet dat niet zo precies van die data. Dat was mij niet geworden.

De heer **Elias**: Maar u wist wel dat dat in het kabinet stevig lag, dat er problemen waren?

De heer **Hofstra**: Ja.

De heer **Elias**: Mijn laatste vraag. Is het niet zo dat die volgzzaamheid van de Kamer, die ook blijkt uit wat u naar voren brengt vandaag, breder lag en te maken had met het feit dat die coalitie het niet altijd even makkelijk had? Kok II, zo zeggen ook historici, liep aanmerkelijk minder soepel dan Kok I. Minister Hayo Apotheker was bijvoorbeeld afgetreden vanwege de mestwet. Dus: pas op, niet te lastig doen, laten we het kabinet niet te moeilijk maken. Speelde dat mee?

De heer **Hofstra**: Misschien in het achterhoofd. Voor mij als woordvoerder was het belangrijker dat mijn fractie een bepaalde lijn had uitgestippeld. In die lijn hebben we de minister, helemaal los van de politieke partij van de minister, gesteund. Het ging meer om het dossier, het onderwerp, dan of het kabinet wel goed ...

De heer **Elias**: Een beetje plat gevraagd: had u door dat u, als u minister Netelenbos steunde, vanuit de Kamer dwars inging tegen wat VVD-bewindslieden in het kabinet met haar te verhapstukken hadden?⁴

⁴⁴ Opmerking van de heer Hofstra: "Deze stelling is onjuist. Immers, de minister droeg het kabinetsstandpunt uit en dat was aanbesteden, wat ook de VVD-ministers wilden. De tekst van dit onderdeel in het verhoor maakt dit ook duidelijk."

De heer **Hofstra**: Ik weet niet of ik daartegen inging. Dat vind ik niet, want zij wilde de aanbesteding afblazen en dat was niet mijn insteek.

De heer **Elias**: Maar u zegt dat u haar gevolgd hebt.

De heer **Hofstra**: Ja, omdat zij niet in de Kamer zei dat zij tegen die aanbesteding was. Dat zei ze in het kabinet. Na het verscheuren van die brief, waar we van de week over hoorden, heeft zij tegen de Kamer gezegd: we gaan aanbesteden. Daarmee hielp ik het VVD-smaldeel, maar dat vond ik niet zo belangrijk. Het dossier was voor mij belangrijker dan wat er precies in het kabinet verder gebeurde. Het ging mij om het dossier.

De heer **Elias**: Maar het is dus niet zo dat de relatieve volgzzaamheid van de Kamer -- het er niet echt bovenop zitten en doorvragen -- te maken had met het fragiele evenwicht in de coalitie van Kok II?

De heer **Hofstra**: Nee, dat denk ik niet.

De **voorzitter**: Mijnheer Hofstra, wij komen tot een afronding van dit eerste verhoor vandaag. Zijn er nog aspecten waarvan u weet hebt en die de commissie niet gevraagd heeft, maar die wel van belang zijn om mee te wegen?

De heer **Hofstra**: Nee.

De **voorzitter**: Dan dank ik u en sluit ik het verhoor.

Sluiting: 10.56 uur