

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: mevrouw Netelenbos (minister van Verkeer en Waterstaat), die wordt bijgestaan door de heer De Beij.

Aanvang: 15.00 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt mevrouw Netelenbos de belofte af.

De **voorzitter**: Mevrouw Netelenbos, u was vier jaar minister van Verkeer en Waterstaat in het tweede kabinet-Kok. Ook in het eerste kabinet-Kok had u zitting, als staatssecretaris van Onderwijs. Wij zoomen in op de periode waarin u verantwoordelijk was voor Verkeer en Waterstaat. De HSL-Zuid is in uw periode een heel belangrijk dossier geweest. Dat de HSL-Zuid er zou komen, was al besloten voordat u aantrad. In 1996 stelde de Tweede Kamer het laatste deel van de planologische kernbeslissing (PKB) vast waarmee het besluit om de HSL-Zuid aan te leggen definitief werd. In uw periode werd een begin gemaakt met de aanleg van de HSL-Zuid en speelde de aanbesteding van zowel de infrastructuur als het vervoer. In dit verhoor zal de commissie u een aantal vragen stellen over de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid en de aanloop daartoe. U was immers toen als minister een van de hoofdpersonen.

Dit verhoor -- wij hebben de verhoren op onderwerp verdeeld -- zal met name worden gedaan door de heer Elias en de heer Van Gerven. Ik begin ditmaal met de heer Elias.

De heer **Elias**: Mevrouw Netelenbos, kunt u om te beginnen voor ons nog eens kort schetsen welke doelen u met die hogesnelheidslijn, de HSL-Zuid, wilde bereiken? Waarom zouden we het eigenlijk gaan doen?

Mevrouw **Netelenbos**: Zoals de voorzitter al zei, is daarover besloten in de periode voordat ik minister werd. In 1996 is de planologische kernbeslissing vastgesteld. Die heeft, zoals u weet, de status van een wet, dus die ga je uitvoeren. De bedoeling was dat het hogesnelheidsvervoer substitutie was voor het vliegverkeer. In onze tijd ging de economie geweldig en was uitbreiding van Schiphol altijd zeer omstreven. De gedachte was dat hoe meer mensen gebruik zouden kunnen maken van internationaal vervoer per spoor -- met name Europees, tot ongeveer een range van 800 kilometer -- hoe beter het zou zijn. Het aantakken aan het Europese hogesnelheidsnetwerk zou ook heel goed zijn voor de Randstad, als economisch hart van Nederland. Het hogesnelheidsvervoer was met name gericht op het internationale vervoer en moest vliegverkeer vervangen. Ik wijs erop dat we nu prijsvechters hebben in de luchtvaart. Het is goed om je te realiseren dat die er toen helemaal niet waren. Europees vliegen was vaak nog kostbaarder dan intercontinentaal vliegen, want het geld werd Europees verdiend. Dat ligt nu heel, heel anders. Dat maakt dus ook dat discussies over prijsstelling in het licht van die tijd moeten worden gezien. Je had de gewone intercity's. Die hadden een bepaalde snelheid, maar waren niet heel erg snel. Je had het vliegen, dat voor veel mensen onbereikbaar was. Daartussenin zou je iets moeten hebben, dat dan ook snel vervoer zou zijn in Europa.

De heer **Elias**: Weet u nog wat het toen ongeveer kostte om naar Parijs te vliegen vanuit Amsterdam?

Mevrouw **Netelenbos**: 800 gulden, ongeveer.

De heer **Elias**: Ik las in een van de oude stukken dat een van de ideale dingen van die nieuwe snelheidstrein ook was dat je dan brieven kon

dicteren in de trein. Als je dan aankwam, was je brief klaar -- het was een heel andere tijd, bijna twintig jaar geleden -- en kon je hem tekenen.

Mevrouw **Netelenbos**: Het hele vraagstuk waarover wij het nu hebben, moet wel in die tijd worden geplaatst. Van sociale media en makkelijk communiceren, was toen ook nog geen sprake. De wereld is natuurlijk snel veranderd, maar wij hadden te maken met de wereld van toen.

De heer **Elias**: Uw voorganger, minister Jorritsma, had er al met de planologische kernbeslissing en het vooruitwerken aan de nota De derde eeuw spoor, die u uiteindelijk bij de Kamer hebt ingediend, voor gekozen om die HSL-Zuid, de hogesnelheidslijn, helemaal openbaar aan te besteden. U koos er begin 1999 voor om alleen het internationale vervoer over die HSL-Zuid aan te besteden. Voor het binnenlandse vervoer kreeg de NS het recht van een eerste bod. Waarom koos u voor die route?

Mevrouw **Netelenbos**: Het is ook goed, als u het mij toestaat, om even terug te gaan naar de positie van NS. NS was in 1995 verzelfstandigd. Dat is gebeurd naar aanleiding van de commissie-Wijffels, de commissie van CDA'er Wijffels, die voorstelde om dat te doen en NS te beschouwen als bedrijf. Het lastige daarbij was voor mij dat in die tijd, in 1995, niets geregeld was ten aanzien van de relatie tussen de Nederlandse Spoorwegen en de overheid. Je had de Spoorwet, maar die voldeed niet meer. Voor de time being was er geen contract gesloten, bijvoorbeeld. Als er discussies ontstonden met de NS dan was het dus heel erg lastig om op formele strepen te gaan staan, behalve dat je aandeelhouder was. Voor de rest was die relatie gekanteld zonder regelgeving. Ik heb zelf vaak gezegd dat dat toch wel een behoorlijke omissie was, dat dat zo is gegaan indertijd. Dat verklaart ook veel van de moeizame relatie die in die tijd ontstond met de NS. Waarom ik zelf wel vond dat de NS een kans moest krijgen om ondershands een aanbesteding te doen voor het binnenlands vervoer, was dat ik van mening was dat wij ervoor moesten zorgen dat NS een stevige positie behield en verder kreeg. Wij verwachtten namelijk in die tijd dat veel meer landen in Europa openbaar zouden gaan aanbesteden. Ik vond het belangrijk

dat Nederland daar ook zijn deuntje in meezong, dus dat de NS ook in staat was om internationaal te gaan presteren. Daardoor zouden misschien aan het eind van een aantal decennia onze Nederlandse Spoorwegen ook een rol van betekenis blijven spelen.

De heer **Elias**: U wilde ze een krachtige positie gunnen en ervoor zorgen dat ze die konden behouden?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Was het op dat moment vanuit die optiek ook mogelijk geweest om het hele vervoer over die HSL-Zuid niet openbaar aan te besteden, maar ondershands aan de NS te gunnen?

Mevrouw **Netelenbos**: Het gehele vervoer kon niet, omdat de Europese regels niet toestaan dat je voor internationaal vervoer je hele netwerk aan één organisatie geeft. De Thalys reed natuurlijk al en die moest ook blijven rijden. Als ik het mij goed herinner dan zou ongeveer 80% van het vervoer kunnen worden gegund aan één partij, maar niet 100%. Dat kon dus niet. Dat is natuurlijk logisch als je internationaal vervoer wilt. Het zou ook vreemd zijn als je een luchthaven zou hebben voor één vervoerder. In dat perspectief was ook het internationale vervoer geregeld.

De heer **Elias**: De keuze was dus dat er een vorm van aanbesteding zou komen en een marktverkenning. Uw departement stuurt in juni 1999 het zogeheten "registration document" aan verschillende vervoerders. Dat is een eerste stap in de richting van de aanbesteding van dat internationale vervoer. Er is ook een uitnodiging aan de NS om als eerste en enige een bod te doen op het binnenlands vervoer.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Voorafgaand aan het uitsturen van dat registration document informeert u de Kamers er nogmaals over dat u voornemens bent om op 10

juni dat document uit te laten sturen. Was het de Tweede Kamer op dat moment eigenlijk duidelijk dat met het uitsturen van dat document een proces werd gestart waar je daarna niet zomaar van kon afwijken?

Mevrouw **Netelenbos**: Of het de Tweede Kamer duidelijk was, moet u natuurlijk aan de Tweede Kamer vragen.

De heer **Elias**: Ik vraag nu aan u of u toen wist of de Tweede Kamer dat wel doorhad of niet doorhad.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik acht de Tweede Kamer altijd hoog. Als er mededelingen worden gedaan, heeft zij natuurlijk wel door hoe dat zit. Of men het daar altijd mee eens is, is vervolgens natuurlijk vraag twee. Onze positie was dat het binnenlands vervoer onderhands zou worden gegund aan de NS en het internationale vervoer aanbesteed moest worden.

De heer **Elias**: Ik vraag het omdat er op een gegeven moment een debat of een algemeen overleg met u als minister was, in de Tweede Kamer. Dat was op 15 juni 1999. Er wordt dan een motie ingediend, door het lid Van Gijssel van de PvdA. Daar staat in: allemaal goed en wel, interessant zo'n marktverkenning, maar er moeten geen onomkeerbare stappen worden gezet. Dat stond in die motie. Als je ernaar terugkijkt, moet je vaststellen dat met het uitgaan van dat registration document de aanbesteding eigenlijk al was gestart. Dat is een tamelijk onomkeerbare stap, zo lijkt het.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat werd toch anders gezien. In het hele proces van aanbestedingen waren altijd "go/no go"-momenten ingelast. Je zet een stap, je bespreekt die stap en dan beslis je of je weer een stap verder gaat. Natuurlijk, als je een procedure ingaat dan kun je daar niet luchthartig zomaar mee stoppen. Dat klopt.

De heer **Elias**: Dat zal nog blijken.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, daar komen we ongetwijfeld nog over te spreken. Er is echter ook iedere keer wel een moment waarop je bepaalt of je verder gaat of niet.

De heer **Elias**: Die toezegging van u aan de Kamer dat u geen onomkeerbare stappen gaat zetten, werd gedaan op een moment -- dat kunnen we toch feitelijk vaststellen -- dat de aanbesteding voor het buitenlandse vervoer in gang werd gezet.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was nog in een verkennende fase, als ik het me goed herinner. We zaten nog in de fase van uitnodigen en kijken of er sprake was van belangstelling.

De heer **Elias**: U merkt op in het Kamerdebat dat die motie alleen maar betrekking heeft op het internationale vervoer. U kunt met die motie uit de voeten, zegt u, omdat op geen enkel vlak voor het binnenlands vervoer een onomkeerbare stap wordt gezet. Als de Kamer die uitleg van u accepteert, is dat natuurlijk zo. Er werd toen echter wel, terugkijkend, al daadwerkelijk een richting gekozen met die aanbesteding, feitelijk.

Mevrouw **Netelenbos**: We hadden een traject uitgezet waarvan het de bedoeling was dat er in 2006 treinen zouden rijden. We hadden natuurlijk niet eindeloos de tijd om niets te doen. Dat betekende dat er stap voor stap stappen werden gezet. Het betekende ook dat de Kamer altijd goed is geïnformeerd. Het was een groot project, wat betekent dat de Kamer zeer gedetailleerd op de hoogte werd gesteld over de fase waarin het zich bevond. Ik heb niet het idee, ook niet gezien de enorme pakken papier die ik weer even heb mogen doorlezen, dat er een gebrek was aan communicatie met de Kamer.

De heer **Elias**: Vervolgens komt de NS tot veler verassing met een totaalbod en daar gaat de heer Van Gerven u een aantal vragen over stellen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil eerst nog ingaan op de discussie die er toen was over het wel of niet verplicht zijn van het openbaar aanbesteden van het binnenlands en buitenlands vervoer. Ik citeer een stuk uit die tijd, behorende bij de nota De derde eeuw spoor, waar uw handtekening onder staat. Dat is van 19 mei 1999. Daarin lezen we: "Om speciale rechten te kunnen verlenen voor internationaal vervoer op NL-grondgebied moeten deze rechten conform het EU-recht openbaar worden aanbesteed." Samenvattend stelt u daar dat het internationale deel openbaar moet worden aanbesteed. Daar werd echter toch wisselend over gedacht. Kunt u daar nog eens op ingaan? Klopt het wat u daar hebt opgeschreven?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik heb in de stukken gezien dat ik later uitdrukkelijk heb gezegd dat er geen plicht is tot openbare aanbesteding, Europees, op het Nederlandse deel. Je mag echter het vervoer op het internationale deel niet eenzijdig gunnen aan één partij.

De heer **Van Gerven**: Het gaat dan om het internationale deel.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, om het internationale deel. Voor het binnenlandse deel is sowieso geen plicht tot openbare aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat er wel een plicht is tot openbaar aanbesteden voor het buitenlandse deel.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat hoeft niet. Je kunt het natuurlijk ook gunnen aan partijen, die dan ook gebruiksvergoedingen betalen. Dat gebeurt natuurlijk veel in andere landen. Het is niet zo dat een land, Nederland zeg maar, voor het internationale vervoer aan één partij het absolute recht mag geven voor een langjarige periode. Dat kan alleen maar per jaar, als ik het me goed herinner, en dat gaat dan gewoon via het geven van treinpaden -- slots, zoals dat in het jargon heet -- waarop men mag rijden.

De heer **Van Gerven**: In relatie tot deze discussie ga ik even naar de Oranjecombinatie. Daar komen we later nog uitvoerig over te spreken. U of

uw ministerie was in overleg met NS, KLM en Schiphol over het exploiteren van de hsl, zowel voor het binnenland als voor het buitenland. Het was een plan van u om dat eventueel onderhands te gunnen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe verhoudt zich dat tot wat wij zojuist hebben besproken, namelijk dat je internationaal dan niet mag gunnen?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat gold niet voor 100% van het internationale vervoer, maar voor 80% van de capaciteit van het netwerk. Dat betekende dat ook andere partijen nog op het hogesnelheidsnetwerk konden rijden, zoals de Thalys.

De heer **Van Gerven**: Ik kom terug op het citaat dat ik in het begin voorlas. Dat moeten we dus zo lezen dat het buitenlandse vervoer wel onderhands gegund zou kunnen worden, maar dat je dan een gedeelte, bijvoorbeeld 20%, open moet laten voor eventuele andere spelers die willen rijden?

Mevrouw **Netelenbos**: Voor andere spelers, ja.

De heer **Van Gerven**: Dan is dat punt duidelijk.

Dan ga ik met u naar het Intercity Max-bod, dus het eerste bod van NS. Dat betreft uiteraard het binnenlandse vervoer. U had tegen NS gezegd dat zij een bod mocht doen op het exploiteren daarvan, op het organiseren van het vervoer daar. Dat Intercity Max-bod voldeed niet aan de door de Staat gestelde eisen. Uw departement was er vooraf van op de hoogte dat NS een niet-ontvankelijk bod, een bod dat niet aansloot bij wat u vroeg, zou indienen. Wij begrepen ook dat er daags voor indiening van dat bod een gesprek heeft plaatsgevonden tussen de heer Timmer, de president-commissaris van NS, en premier Kok. U zou dat gesprek hebben aangeraden. Klopt dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, ik denk niet dat dat het geval is. Tenminste, die herinnering heb ik niet. Wat had Kok dan immers moeten doen? Wij gaven

de Nederlandse Spoorwegen op zich een preferente positie, wat betreft het binnenlands vervoer op de hsl. Ik heb zeker één keer zelf met de heer Timmer gesproken over wat zij van plan waren.

De heer **Van Gerven**: Voor het werd ingediend?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, daarvoor. Ik weet nog dat dat een vrij onaangenaam gesprek was. Hij deed zijn colbert uit, hij had van die brede bretels met doodskoppen erop. Dat was volgens mij een statement, althans zo begreep ik dat. Hij ging ons uitleggen dat wat wij vroegen niet de bedoeling was, namens de NS. De Nederlandse Staat had echter voor 6 miljard een spoorlijn aangelegd en deed een uitvraag voor het vervoer op het hogesnelheidsnetwerk voor het binnenlandse vervoer. Dan kan NS wel een andere de mening zijn toegedaan en het over heel andere dingen willen hebben, maar dat was haar niet gevraagd. Timmer wilde dat wij meegingen in zijn redenering en ik bleef zeggen dat wij de hogesnelheidslijn wilden beschouwen als een aparte entiteit, ook omdat het belangrijk was dat men niet ging boemelen op het hogesnelheidsnetwerk. Als je het vervlecht met het kernnet, is het risico dat dat gaat gebeuren. Kijk naar de huidige stand van zaken: dat is nu ook gebeurd. Dat wilden wij voorkomen. Wij wilden het ook zo organiseren dat na de concessieperiode van vijftien jaar opnieuw een concessie in de markt gezet kon worden, waarbij zou worden gekeken wat de beste vervoerder was. Dat vroeg om het apart benaderen van het hogesnelheidsnetwerk. Daar wilde NS niet in meegaan, maar wij waren daar de vragende partij.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u de heer Timmer duidelijk gemaakt.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wanneer was dat gesprek met de heer Timmer?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik weet het niet exact meer, maar het was in elk geval wel in een periode voordat het uiteindelijke ...

De heer **Van Gerven**: Was dat één week, één maand of twee maanden?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, ik denk langer. Dat is niet vastgelegd. Het is natuurlijk wel ongeveer achttien jaar geleden, of zestien.

De heer **Van Gerven**: Dat begrijp ik, maar het was wel, om het heel helder te krijgen, ruim voordat dat bod werd gedaan en we moeten eerder in maanden dan in weken denken?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar houd me ten goede. Heel exact weet ik dat niet meer.

De heer **Van Gerven**: Er staat niets van op papier. Het is niet vastgelegd. Waar hebt u dat gesprek gevoerd?

Mevrouw **Netelenbos**: Bij mij op de kamer.

De heer **Van Gerven**: Dat was op het ministerie. Het ministerie was er dus van op de hoogte.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Niet van het feitelijke bod.

Mevrouw **Netelenbos**: Althans, je hebt toch altijd de hoop dat iemand die een bod moet doen op een uitvraag ook luistert. Maar dat gebeurde niet.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich niet herinneren dat u nog de suggestie hebt gedaan ...

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat heb ik zeker niet gedaan.

De heer **Van Gerven**: ... om nog eens een brief te sturen of nog eens te gaan praten met de minister-president.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, wat had Wim Kok dan moeten doen?

De heer **Van Gerven**: Dat weet ik niet. Dat vraag ik u.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat zou ik ook niet kunnen verzinnen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u dat niet hebt gedaan.

Mevrouw **Netelenbos**: Niet dat ik weet.

De heer **Van Gerven**: Niet dat u weet. Mocht de voorzitter van de raad van commissarissen van NS hebben gesproken met minister Kok, is dat niet op uw initiatief gebeurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat kan ik me nauwelijks voorstellen. Ik weet dat dat gesprek er is geweest. Ik weet ook dat de heer Kok toen heeft gezegd: ga maar naar de vakminister.

De heer **Van Gerven**: Kok heeft u een brief gestuurd naar aanleiding van het gesprek met Timmer. Kunt u zich dat herinneren?

Mevrouw **Netelenbos**: Heeft hij mij een brief gestuurd?

De heer **Van Gerven**: Zeker.

Mevrouw **Netelenbos**: Oké.

De heer **Van Gerven**: In die brief staat dat hij, dus Kok, u ervoor bedankt dat mijnheer Timmer bij hem is langs geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Oké. Nou. Die zit duidelijk niet in mijn dossier, dat hoort u wel.

De heer **Van Gerven**: Acht u het dan toch aannemelijk, als de toenmalige minister-president dat in een brief aan u schrijft, dat u toch zelf die suggestie hebt gedaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat moet dan haast wel. Nogmaals, ik heb dat niet na kunnen lezen. Ik weet wel dat dat gesprek met Kok heeft plaatsgevonden.

De heer **Van Gerven**: U hoort dat nu en u wilt dat aannemen. Wat heeft minister Kok tegen u gezegd? Die brief kunt u zich wel herinneren. Die ging over het gesprek.

Mevrouw **Netelenbos**: Wat relevant is in dezen, is het standpunt van de ministerraad. Al dit soort onderwerpen is immers in de ministerraad besproken. Het ondershands gunnen van het binnenlands vervoer aan NS was belangrijk voor NS vanuit mijn perspectief. Ik heb zeker van tevoren ook met Kok gesproken over dat ik dat wilde. Mijn voorganger, Annemarie Jorritsma, keek daar namelijk anders tegenaan. Ik weet me ook nog heel goed te herinneren dat ik naar het Torentje ben gegaan en heb gezegd: Wim, ik wil heel erg graag NS een stevige positie geven en ik wil niet te boek staan als iemand die NS geen kans heeft gegeven.

De heer **Van Gerven**: Heeft minister Kok u gevraagd om nog eens serieus naar die aanbieding van NS te kijken? Minister Kok zei kennelijk: misschien zitten daar toch wel goede dingen in.

Mevrouw **Netelenbos**: U hoorde net al dat ik die brief van de heer Kok aan mij niet in mijn dossier heb. Ik heb die dus niet opnieuw na kunnen lezen. Ik weet wel één ding zeker: wat NS vroeg in dat bod, was niet alleen een concessie voor 30 jaar. 30 jaar! Zij had het niet alleen over het binnenlandse vervoer over de hsl, maar over het hele kernnet en zij vroeg ook nog substantieel veel geld om te investeren in het railnetwerk in Nederland, meer

dan een miljard. Dat was natuurlijk wel heel vreemd. Wij hadden in de PKB HSL-Zuid afgesproken dat er ten minste 1,8 miljard gulden, dus ongeveer 100 miljoen per jaar, uit de hsl gehaald moest kunnen worden. Dan is het wel heel raar dat een partij je geld komt vragen. Dat ging dus aan alle kanten verschrikkelijk mis. Wij hadden ook een commissie van wijzen die naar het bod keek. Het is niet zo dat het departement dat alleen deed. We hadden een heel cordon, van de landsadvocaat en een commissie van wijzen, dat keek naar het bod dat werd gedaan door de Nederlandse Spoorwegen. De conclusie was dat het volstrekt bezijden de uitvraag was en ook irreëel.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het stukje over minister Kok afsluiten. U kunt zich dus niet herinneren dat Kok ...

Mevrouw **Netelenbos**: Kok heeft vast niet tegen mij gezegd: ga maar doen wat de NS vraagt. Dat kan ik me niet voorstellen.

De heer **Van Gerven**: Kok heeft gevraagd: Tineke -- zo was het geloof ik letterlijk -- kijk nog eens even serieus naar dat voorstel, want volgens mij zitten daar wel goede elementen in. Laat ik het zo formuleren. U zegt dat het echt niet was wat u vroeg. U hebt dat geschetst.

Mevrouw **Netelenbos**: Kok heeft uiteindelijk in de ministerraad natuurlijk ook een standpunt ingenomen.

De heer **Van Gerven**: U of uw ministerie heeft allerlei extra informatie gevraagd. Wat is er toen gebeurd? U bent toen toch wel in gesprek gegaan met NS om het bod te laten toelichten?

Mevrouw **Netelenbos**: Wij hadden de hoop op het departement dat men toch begreep dat het heel serieus was dat men zich moest houden aan hetgeen werd gevraagd.

De heer **Van Gerven**: Sterker nog, uw projectorganisatie, Korf en de zijnen, zeiden nadrukkelijk: luister, dit is niet wat wij vragen, dus kom met aanvullende informatie.

Mevrouw **Netelenbos**: En de commissie van wijzen en ook de landsadvocaat, dus het hele cordon dat om dit proces heen was gebouwd. Wij hadden sterk de verwachting, ook omdat de hele raad van commissarissen aanwezig was bij de presentatie van het bod, dat men had geluisterd en dat men dus met een ander voorstel zou komen. Dat was dus niet het geval.

De heer **Van Gerven**: Daar was u erg door verrast.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, daar was ik heel erg door verrast.

De heer **Van Gerven**: Wat vond u eigenlijk van die houding van NS?

Mevrouw **Netelenbos**: Die vond ik onbegrijpelijk. Er was gevraagd om een bod te doen onder bepaalde condities. Gerrit Zalm zei het net al: als je je huis wilt laten schilderen, is het toch wel een heel vreemde zaak als ze vervolgens ook je keuken willen verbouwen. Men begreep kennelijk niet dat het de overheid menens was en dat als zij iets vroeg, zij daar ook een serieus antwoord op verwachtte. Ik heb dat zelf later ook wel verklaard. NS was natuurlijk heel lang een echt klassiek staatsbedrijf en was in 1995 verzelfstandigd. NS wilde ook -- dat werd één en andermaal tegen mij gezegd -- uiteindelijk naar de beurs. Het gedrag van het bedrijf was echter echt dat van een ouderwets staatsbedrijf. Men had zo iets van: als wij toch vinden dat het anders moet, dan gaat de Staat der Nederlanden wel akkoord.

De heer **Van Gerven**: Het was toch een soort arrogante houding.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was ingeslepen gedrag van een eeuw, denk ik zelf.

De heer **Van Gerven**: Oké, het was het gedrag van een eeuw staatsbedrijf. Timmer zei -- u hebt hem gehoord -- dat er op hoog ambtelijk niveau overleg is geweest tussen NS en het ministerie en dat NS daaruit afleidde dat het wel kon. Dat is volgens u niet juist?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat kan ik me niet voorstellen. In de communicatie met mij door de commissie van wijzen, de landsadvocaat en de projectleiding werd een heel andere positie betrokken.

De heer **Van Gerven**: Die adviseerden dat het bod niet ontvankelijk was?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat het niet-compliant was. De commissie van wijzen onder leiding van de heer Scheepbouwer, van KPN, was uitdrukkelijk van mening dat het zo niet kon.

De heer **Van Gerven**: U had echter ook met de Tweede Kamer te maken.

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker.

De heer **Van Gerven**: Die stond daar anders in, want die wilde graag dat de vervoersconcessie voor de gehele HSL-Zuid bij NS terecht zou komen. Leidde dat dan tot het voorstel om NS toch een tweede kans te geven, van uw zijde?

Mevrouw **Netelenbos**: Het is zeker zo dat in de hele afwikkeling van de aanbesteding de positie van de Tweede Kamer van groot belang was. Die moet immers uiteindelijk ja of nee tegen het voorstel zeggen, want het laatste woord is altijd aan de Kamer. Ik had te maken met een Tweede Kamer die in meerderheid van mening was de Nederlandse Spoorwegen een hoofdrol moest spelen op de HSL-Zuid. Dat maakte ook dat toen NS een bod deed dat niet geaccepteerd was, ik in de ministerraad heb voorgesteld om haar nog een kans te geven en om dat snel te doen. Op zichzelf hadden we ook te maken met partijen die wellicht geïnteresseerd waren of niet. Wat niet kan, is

dat daar door een knullige procedure, om het maar zo te zeggen, ideeën ontstonden dat het allemaal niet serieus was daar in Nederland. Belangrijk was dat NS op heel korte termijn zou laten weten of zij alsnog akkoord zou gaan. Tot mijn stomme verbazing heeft zij totaal niet gereageerd. Dat is volgens mij een enorme fout geweest. Men heeft helemaal niet ingeschat wat de minister van Verkeer en Waterstaat -- dat was ik, in dit geval -- zou doen. Ik was wel pro-NS. Ik wilde heel graag dat NS dat ging rijden. Ik had een beetje hetzelfde gevoel als de Tweede Kamer. In het kabinet -- net als in het kabinet daarvoor, waaruit veel spelers nog steeds in het kabinet zaten -- werd heel anders gedacht over deze zaak. Je zou toch mogen verwachten ...

De heer **Van Gerven**: Hoe bedoelt u, heel anders?

Mevrouw **Netelenbos**: Over openbaar aanbesteden versus ondershands.

De heer **Van Gerven**: Maar een meerderheid van de Kamer was ...

Mevrouw **Netelenbos**: Ik had het over het kabinet, Paars I.

De heer **Van Gerven**: Een meerderheid van het kabinet was voor aanbesteden en een meerderheid van de Kamer voor gunnen.

Mevrouw **Netelenbos**: Voor NS. De minister van Verkeer en Waterstaat vond dat ook, op zichzelf, een goede benadering en deed haar uiterste best om ervoor te zorgen dat NS dat vervoer kreeg. Tot mijn stomme verbazing hebben ze dat tot twee keer toe nogal verprutst, om het maar zo te zeggen.

De heer **Van Gerven**: Daar was u heel erg verbaasd over.

Mevrouw **Netelenbos**: Teleurgesteld ook.

De heer **Van Gerven**: U vond het op zichzelf, vanuit uw eigen positie, aanvaardbaar dat NS nog een tweede kans kreeg, wat een beetje in lijn was met wat de Kamer wilde?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat heb ik zelf voorgesteld.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dat kan zijn dat u dat doet omdat u daar zelf ook achter staat of dat u dat meer onder druk van de omstandigheden doet, zeg maar.

Mevrouw **Netelenbos**: Als je er niet achter staat, moet je het natuurlijk ook niet voorstellen.

De heer **Van Gerven**: Nee. Maar je kunt weleens tot iets worden gedwongen, terwijl je zelf liever iets anders had gedaan.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat is later gebeurd, maar in deze fase nog niet.

De heer **Van Gerven**: Dit was geheel conform wat u wilde. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik blijf nog heel even hangen bij dat gesprek van de heer Timmer met de heer Kok, want daar zitten toch een paar open einden aan waar ik u nog iets over wil vragen. De heer Timmer heeft hier verklaard dat hij niets meer weet van dat gesprek.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar het is er wel geweest.

De heer **Elias**: Het is er wel geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Dat blijkt ook uit een brief van de heer Kok aan u, waar u geen herinnering aan hebt.

Mevrouw **Netelenbos**: Die heb ik dan weer niet in mijn pakketje.

De heer **Elias**: Maar de commissie wel. Uit die brief blijkt zonneklaar dat het uw suggestie was dat er nog een keer met de heer Timmer zou worden gesproken door de heer Kok, dat hij blij was met dat gesprek en dat hij vervolgens aan u vroeg om nog eens heel serieus te kijken naar dat bod, hoewel er een vormfout was gemaakt. Dat herinnert u zich niet? We hebben het dan over het IC Max-bod dat veel te ruim was in relatie tot de vraag die was gesteld.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Dit soort grote zaken is zelden aan de orde. Wij hadden een hele ring van experts georkestreerd om ervoor te zorgen dat de Nederlandse Staat geen fouten maakte. De landsadvocaat zat erbij, in een heel zware rol. Er was een commissie van wijzen benoemd met mensen die vaker met dit bijltje hadden gehakt. De heer Scheepbouwer was daar voorzitter van, en die had toch de post succesvol naar de beurs gebracht. Het was heel belangrijk wat die ervan vonden. We hadden ook nog ons projectteam. Uiteindelijk wordt er dan een keuze gemaakt. Er was gekozen voor een bepaalde aanpak waarbij het niet de bedoeling was dat het hogesnelheidsvervoer -- dat vond ik zelf ook -- werd verweven in het kernnet. Dat heeft immers het risico dat het gewoon intercity's worden. Dat is later allemaal bevestigd, maar toen waren wij er al bang voor dat dat zou gebeuren. Dat moest niet gebeuren. Het moest dus als een apart spoor netwerk worden georganiseerd. Wat zij voorstelden, was heel anders. Ik heb er in elk geval, ook als Kok dat geadviseerd zou hebben, niet aan gedacht om dat te gaan doen.

De heer **Elias**: Dat is duidelijk. De minister-president adviseerde u dat. U had een ring van adviseurs en u nam de beslissing.

Mevrouw **Netelenbos**: Er waren vervoerskundige argumenten om het bod niet te accepteren.

De heer **Elias**: En ook zonder enig overleg.

Mevrouw **Netelenbos**: Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Elias**: Zonder overleg met de NS daarover.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, er is met de NS natuurlijk constant overlegd door mijn medewerkers.

De heer **Elias**: Sorry, ik ben niet precies genoeg. De heer Timmer zei -- de heer Van Gerven had het er ook kort over -- dat er contact was op hoog niveau tussen de NS en Verkeer en Waterstaat, om precies te zijn tussen de heer Van Eeghen, die toen nog bij de NS werkte, en de heer Korf, die bij Verkeer en Waterstaat werkte. De heer Timmer zei dat van tevoren was gezegd dat zij met iets prachtigs zouden komen, dat wel heel uitgebreid was en iets anders dan werd gevraagd, maar dat daar een soort toestemming of consent op gegeven zou zijn van de zijde van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat kan niet het geval zijn. Laat ik het precies zeggen: ik draag daar in elk geval geen kennis van. Het zou mij ook zeer verbazen, want de heer Korf en al onze adviseurs waren zeer uitgesproken, ook tegenover mij.

De heer **Van Gerven**: Ik ga met u verder. Het Intercity Max-bod wordt afgewezen en u biedt NS een tweede kans. U hebt NS persoonlijk verteld dat u dat bod afwees, maar dat u haar wel een laatste kans wilde bieden. Hoe verliep dat gesprek?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou, dat was een kort gesprek. Dat kunt u zich voorstellen. De complete raad van commissarissen zat in de schorsing van de ministerraad in een zaal. Ik heb gezegd waarom we dat bod hadden afgewezen en we hebben onmiddellijk het voorstel gedaan voor een oplossing, met drie opties waarover binnen een week moest worden

besloten. Dat was natuurlijk geen vrolijke bijeenkomst, dat kunt u zich voorstellen.

De heer **Van Gerven**: Heeft die bijeenkomst lang geduurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik dacht het niet, nee.

De heer **Van Gerven**: Nee? U was in vijf minuten klaar?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat ook weer niet. Nee, zo gaat dat niet. Het heeft echter zeker geen uur geduurd.

De heer **Van Gerven**: Het was een kort en duidelijk gesprek waarin u het standpunt van het kabinet verwoordde.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was een standpunt -- ik wil dat hier onderstrepen -- van het gehele kabinet. Daar is natuurlijk van tevoren in het kabinet over gesproken.

De heer **Van Gerven**: Er was unanimiteit. Daarover was geen discussie binnen het kabinet?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Hoe kwam dat over bij de raad van commissarissen? Waren die flabbergasted?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou, dat hebt u gisteren aan de heer Timmer gevraagd. Zijn antwoord was dat ze dat waren en dat was natuurlijk ook zo.

De heer **Van Gerven**: Dat kon u zien?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Het was een zeer zware raad van commissarissen. Het waren veelal CEO's van grote bedrijven, die ook niet zo erg gewend waren om tegengesproken te worden.

De heer **Van Gerven**: En minister Netelenbos ging ze toch iets vertellen wat ze niet wilden horen?

Mevrouw **Netelenbos**: Namens het kabinet der Nederlanden.

De heer **Van Gerven**: Namens het kabinet. U zei dat u drie opties bood. Het contract voor de eerste optie lag er eigenlijk al. U had een conceptcontract bijgevoegd met wat u had gevraagd. De tweede optie was om het openbaar aan te besteden, maar dat NS met de winnaar zou mogen meedoen tot een belang van 50%. De derde optie was openbaar aanbesteden. Had één van die opties uw voorkeur?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik had verwacht dat zij zouden gaan voor de eerste optie, omdat dat de manier was om het binnenlands vervoer te mogen rijden voor een periode van vijftien jaar.

De heer **Van Gerven**: Dat had u verwacht?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, het lag in de lijn der verwachting dat men daar ja tegen zou zeggen. Dan was dat immers in elk geval geregeld. Voor het internationaal vervoer zou dan de vervolgpcedure gestart kunnen worden.

De heer **Van Gerven**: Daarvoor zou dan een vervolgpcedure gestart kunnen worden, waarbij NS ook nog partij zou kunnen zijn?

Mevrouw **Netelenbos**: Voor 50%. Dat zat al eerder in de stukken die voor mijn tijd zijn vastgesteld.

De heer **Van Gerven**: NS besloot niet in te gaan op die opties en toen kwam automatisch de derde optie in beeld, namelijk het openbaar aanbesteden. Had u verwacht dat NS daar niet op in zou gaan, op die tweede kans?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat had ik niet verwacht, nee.

De heer **Van Gerven**: U dacht: ze stoten zich geen twee keer aan dezelfde steen?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat had ik verwacht, ja.

De heer **Van Gerven**: Dat viel u dus heel erg tegen?

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker.

De heer **Van Gerven**: Daar was u teleurgesteld over?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Achteraf gezien was het ook allemaal niet zo verstandig, natuurlijk.

De heer **Van Gerven**: Dat was niet verstandig. We hebben gisteren gehoord van de heer Timmer dat NS zich geschoffeerd voelde -- u hebt daar net al iets over gezegd -- ook door die laatste kans. Ze waren al niet blij met het afwijzen, maar die tweede kans die u hun bood was nog erger. Begrijpt u dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, daar begrijp ik niets van. Ik denk dat NS volkomen onderschat heeft in welke positie zij zat. Het was een verzelfstandigd bedrijf, sinds 1995. Met andere woorden: de onderlinge verhoudingen waren verschoven van een klassiek staatsbedrijf naar een verzelfstandigd bedrijf, waarbij de gedachte was dat dat bedrijf gewoon als bedrijf werd geleid en niet onder de vleugels zat van Moeder Staat. Of Vadtje Staat, hoe je het noemen wilt. Zij moest dus ook bedrijfsmatig handelen. Vervolgens komt er een overheid die een investering heeft gedaan

in een hogesnelheidsnetwerk en die een uitvraag doet onder bepaalde condities. Dat verzelfstandigde bedrijf -- dat wilde ook nog naar de beurs in mijn tijd, dus het had grote ambities om internationaal te gaan tenderen in het UK, in Frankrijk en in Polen -- gaat zich dan niet houden aan hetgeen wordt gevraagd door de Staat. Dan loopt dat verkeerd af. De Staat zegt: het is niet goed gegaan, maar we geven jullie een herkansing. Men moet ook niet onderschatten wat dat betekent, dat ik dan weer in de ministerraad moet vragen om ze nog een kans te geven. Lang niet iedereen was er namelijk van overtuigd dat ze dat verdiend hadden.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u nog voor de poorten van de hel moeten wegslepen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, absoluut.

De heer **Van Gerven**: Ja?

Mevrouw **Netelenbos**: Natuurlijk.

De heer **Van Gerven**: Waren de andere ministers het een beetje beu dan?

Mevrouw **Netelenbos**: Er was in die tijd rond de NS van alles aan de hand. We hadden niet alleen zo'n bizarre discussie over de aanbesteding van het vervoer op de HSL-Zuid. Er was in die tijd ook een enorm arbeidsconflict in het bedrijf, met autonomen die niet meer luisterden naar de bedrijfsleiding. Later ontstonden stakingen. Er werd totaal niet op tijd gereden op het kernnet. De prestaties waren slecht. De stations waren vuil. We hebben vaak gevraagd waarom op Schiphol altijd alles zo netjes was en bij de NS alles een grote smeerboel was. Er was dus echt een complex van problemen. Dan doet het bedrijf niet wat wordt gevraagd en geef je het een herkansing. U kunt zich voorstellen dat allerlei collega's zeiden: waarom zou dat nu moeten? Ik vond het belangrijk. Vervolgens wordt het totaal genegeerd. Dan kan het bedrijf zich wel geschoffeerd voelen, maar ik vind dat weinig professioneel, eerlijk gezegd.

De heer **Van Gerven**: U vond dat ze er in elk geval geen recht op hadden om zich geschokt te voelen?

Mevrouw **Netelenbos**: "Recht" vind ik een verkeerd woord, maar ik vind het niet professioneel. Wat wil je nou? Je wilt toch dat vervoer hebben?

De heer **Van Gerven**: Laten we dan nog even één inhoudelijk puntje van dat voorstel van NS erbij pakken. Een van de kernvoorstellen was om het hoofdrailnet en de hogesnelheidslijn te integreren. Zou u nog eens willen toelichten waarom u dat geen goed idee leek, waarom u het daar niet mee eens was?

Mevrouw **Netelenbos**: Eigenlijk heb ik dat al gezegd. De hogesnelheidslijn is in de allereerste plaats aangelegd voor internationaal snel vervoer, ter vervanging van het vliegen op de middellange afstanden. Dat was de hoofddoelstelling van de aanleg van het hogesnelheidsnetwerk. In de tweede plaats kon ook de verbinding Amsterdam-Rotterdam enorm versneld worden, wat goed was voor de economie in de Randstad. Het kon ook nog zo zijn dat shuttles, zoals die werden genoemd, zouden rijden van het hogesnelheidsnetwerk naar het gewone kernnet. Het helemaal in elkaar vlechten van het vervoer op het kernnet en het hogesnelheidsvervoer werd als blokkerend gezien voor de snelle internationale verbindingen. Als je het heel erg in elkaar vlecht, is de Staat daarnaast ook niet meer in staat om opnieuw een concessie uit te schrijven voor een periode van vijftien jaar. Dan zou je dat helemaal moeten ontvlechten, wat natuurlijk niet gaat. Wij wilden voor vijftien jaar een concessie verlenen. Door het te doen zoals NS voorstelde, zou dat feitelijk voor een eeuw zijn. Dat was de hoofdaanleiding om het zo te doen.

De heer **Van Gerven**: Samenvattend ten aanzien van het laatste: u weet dat het nu wel weer onder één noemer is gebracht, door een van uw opvolgers.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar er rijdt ook geen hogesnelheidstrein, behalve de Thalys.

De heer **Van Gerven**: De Thalys rijdt nog steeds.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, en die rijdt perfect en de rest boemelt behoorlijk.

De heer **Van Gerven**: De rest boemelt. Samenvattend, u zegt dat volgens u die hogesnelheidslijn er was om snelle treinen te laten rijden en dat die niet vermengd moest worden met het hoofdrailnet, omdat het dan alleen maar zou vertragen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En als je dat doet, heb je niet meer de mogelijkheid om het later nog eens aan te besteden?

Mevrouw **Netelenbos**: Dan moet je het ontvlechten. Daarnaast hadden we -- misschien is het ook wel goed om te zeggen -- slechte ervaringen met de NS en Lovers indertijd. Misschien herinnert u zich dat nog. Door mijn voorganger was Lovers toegelaten op het spoornetwerk om te rijden van Amsterdam Centraal naar IJmuiden. Dat was een traject waarvan NS zelf het idee had om het te sluiten, in die tijd. Ze was toen ook nogal bezig met het sluiten van decentrale lijnen. Toen wilde Lovers dat traject rijden. Lovers is enorm dwarsgezet, alleen al voor ticketing bijvoorbeeld. Je kon in het hele Centraal Station geen kaartje kopen. Het samenwerken met anderen op hetzelfde netwerk was geen succes geworden. Ik heb toen moeten besluiten om Lovers, zoals dat toen door mij werd genoemd, van het spoor te mieteren.

De heer **Van Gerven**: Dat is geen succes toentertijd en u wijt dat mede aan het gedrag van NS.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, ja, dat was zeker. Daar was iedereen van overtuigd.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: We komen aan het begin van het jaar 2000, waarin er veel gebeurt op dit dossier. Als ik goed naar u heb geluisterd tot nu toe -- ik wil even verifiëren of u dat zelf ook zo zag -- was uw positie dat in de buitenwereld het beeld ontstond, wat later nog veel sterker wordt, dat u heel lastig was voor de NS en dat u het haar maar moeilijk maakte, terwijl u het in de binnenwereld juist heel erg voor haar opnam. Klopt dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vond niet dat ik het voor hen lastig maakte. Zij vonden het lastig om te voldoen aan de uitvraag van de overheid. Zij hebben het zichzelf heel lastig gemaakt. Ik heb me wel ingespannen voor NS, dat klopt wel.

De heer **Elias**: Laat ik het anders formuleren. Er was een moeizame verhouding tussen de NS en de Staat en daar werd u op aangekeken, terwijl u binnenskamers juist flink uw nek voor de NS uitstak, bijvoorbeeld met die laatste kans waarover we net spraken.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik heb mijn best gedaan voor NS, ja. Wat betreft de zinnen die u daarvoor uitspreekt: kijk, men dacht niet bedrijfsmatig. Dat was het enorme drama van NS. Men dacht: als wij nu een goed plan hebben, waarom zou een ander dat dan niet ook vinden? Maar ja, de overheid had zelf ideeën.

De heer **Elias**: De NS heeft de laatste kans gekregen en die is niet doorgegaan. Het kabinet start de voorbereidingsprocedure van de aanbesteding. Dat is een besluit van eind november 1999. Daar worden ook formele stappen in gezet, zoals een uitnodiging voor een aanbesteding: een invitation to registered partners -- ik moest het even opzoeken -- van eind december. Tegelijkertijd wordt er ergens in januari of februari 2000 gestart

met de Oranjecombinatie, een samenwerking van de NS, de KLM en Schiphol. Van wie was dat plan?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat plan is denk ik geboren al pratend bij op het departement, ook met mij. Ik ben daar dus ook zelf zeer verantwoordelijk voor. Ik zie nog de beelden voor me van dat ik met de heer Pans, de heer Korf en anderen zei: wat is dat allemaal eigenlijk vreselijk stom gegaan met die ondershandse aanbesteding van de NS; we zijn in de nulfase -- het is belangrijk om dat vast te houden -- van de openbare aanbesteding beland, maar het is toch eigenlijk jammer dat het allemaal zo gaat. Ondertussen begonnen de problemen bij NS tot grote hoogten te stijgen. Er was een idee om te kijken naar vergelijkbare bedrijven. De KLM was toch ook heel lang van de overheid en de overheid had en heeft daar nog aandelen van. Die doet en deed het uitstekend. Nou ja, er stond vanmorgen iets in de Volkskrant, maar het is in elk geval een goed bedrijf. Schiphol was ook een uitstekend bedrijf, met precies dezelfde relaties met overheden als de NS. Het is verzelfstandigd, maar de aandelen zijn in handen van de overheid. Er is nooit discussie over de bedrijfsvoering van Schiphol. Het gaat altijd goed en het is er schoon, logistiek klopt alles. Dat zijn twee Nederlandse toppers en wat zou NS daar toch veel van kunnen leren. Als dat nu eens ging samenwerken. Dat waren zo gedachtes die bij ons opkwamen.

De heer **Elias**: En "ons" zijn die drie: de heer Pans, de heer Korf en u?

Mevrouw **Netelenbos**: In elk geval die drie. Ik kwam ook de heer Cerfontaine van Schiphol vaak tegen, vanwege de vijfde baan en de uitbreiding van Schiphol. Schiphol wilde ook naar de beurs, dus die discussie liep ook. Ik kwam hem dus vaak tegen en ik zal ongetwijfeld gevraagd hebben: zou het nu niets voor jullie zijn om met de NS te gaan samenwerken? De stations die we aan het bouwen waren, die sleutelprojectstations, waren zeer kostbaar en als die op dezelfde manier geëxploiteerd zouden worden als tot dan toe gebeurde, zou dat een drama worden. Het idee was dus: zou dat niets zijn? KLM was ook een voor de hand liggende partij, omdat het ook ging om substitutie van vliegverkeer. Zo is dat idee geboren.

Ik hoorde u vanochtend vaak het woord "bod" gebruiken ...

De heer **Elias**: Daar zijn we nog niet.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was geen bod. Dat wilde ik wel gezegd hebben.

De heer **Elias**: Daar wordt verschillend over gedacht.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, nee. Dat kan niet.

De heer **Elias**: Daar mag ik u straks een paar vragen over stellen. We beginnen gewoon bij het begin.

Mevrouw **Netelenbos**: Oké.

De heer **Elias**: U stak een teen in het water. Het was bedacht ...

Mevrouw **Netelenbos**: Door een aantal mensen die er eigenlijk zo mee zaten dat het allemaal zo slecht ging.

De heer **Elias**: ... door uw secretaris-generaal, de heer Korf van de projectdirectie en u.

Mevrouw **Netelenbos**: En misschien anderen, maar in elk geval die drie.

De heer **Elias**: U komt die mannen tegen, u gooit eens een balletje op, steekt een teen in het water en het wordt steeds serieuzer. Wat hoopte u te bereiken met die Oranjecombinatie, als het wat zou worden?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik hoopte dat het dan toch mogelijk zou zijn om NS in positie te houden, maar dan wel in combinatie met twee gelouterde partijen die hun strepen op dit dossier, namelijk werken in een internationale omgeving en met marktwerking, al hadden verdiend.

De heer **Elias**: Dat wordt steeds serieuzer. Er wordt aan gewerkt en er is contact tussen ambtenaren van uw departement, de projectdirectie, en de NS. Dan komt er zelfs een soort ondernemingsplan uit.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat hadden we niet.

De heer **Elias**: Dat had u niet, zegt u?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat heb ik nooit gezien. Wat naar mij toe is gekomen, is het volgende: als wij daarmee verder gaan, kan het een zeer serieuze optie worden. Er is een voorstel door hen gedaan. Het woord "voorstel" is hier van cruciaal belang. Dat voorstel hebben wij ook opgeschreven en dat is uiteindelijk richting de ministerraad gegaan. Het zat in het stadium van kijken of het reëel was, of men zou willen voldoen aan enerzijds die 100 miljoen, die door onszelf als ondergrens werd gebruikt voor de inkomsten die we wilden hebben, en anderzijds de prestaties die moesten worden geleverd. Dat zag er in die verkennende besprekingen goed uit. Het is ook goed om je te realiseren dat die verkennende besprekingen ook plaatsvonden met andere partijen, die dertien. Er waren namelijk dertien gegadigden bij dat document voor registratie. Er hadden zich dertien partijen aangemeld en met al die partijen ...

De heer **Elias**: Veertien, volgens onze informatie, maar goed. Dat maakt niet uit.

Mevrouw **Netelenbos**: Oh, veertien. Met al die partijen werd dit soort gesprekken gevoerd. Het was dus op zichzelf niet uitzonderlijk.

De heer **Elias**: Nee, maar er was geen enkele partij die echt een combinatie had gevormd, mede op initiatief van Verkeer en Waterstaat, en die aan de slag was gegaan om een heel andere route te gaan, namelijk stoppen met de aanbesteding en ondershands gunnen aan dat consortium. Dat klopt toch?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat drietal ging natuurlijk niet over het stoppen met de aanbesteding. Mijn gedachte was dat als dat er interessant uit zou kunnen zien, we zouden kunnen laten toetsen bij de landsadvocaat of het mogelijk zou zijn om de nulfase van de aanbesteding -- daar zaten we in -- te stoppen zonder juridische consequenties.

De heer **Elias**: Zeker. Het is van de commissie van belang om vast te stellen in hoeverre u op de hoogte was van wat wij hier volgens u geen bod mogen noemen. De vraag is nu of u wist dat er een serieus plan op tafel zou gaan komen, dat dat in de maak was.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, want ik heb het zelf ingediend in de ministerraad.

De heer **Elias**: Ja, aan het eind. Wist u zo rond februari/maart/april dat ze daar druk mee bezig waren? Uw eigen ambtenaren waren daarbij betrokken.

Mevrouw **Netelenbos**: U zegt dat ze er druk mee bezig waren. Ik heb het weer nagevraagd, ook naar aanleiding van de zwaarte die dit onderwerp nu tijdens de enquête krijgt. Er is wel een heel aantal gesprekken gevoerd, maar "druk" is denk ik toch niet het juiste woord. Ze hebben wel het beeld helder gekregen dat als wij verder zouden gaan, als wij zouden stoppen met de openbare aanbesteding en verder zouden gaan met de Oranjecombinatie, dat succesvol zou kunnen zijn.

De heer **Elias**: We hebben diverse notities aangetroffen van mensen van Verkeer en Waterstaat aan de NS en vice versa over de vormgeving van dit voorstel.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, natuurlijk. Maar u gebruikt het woord "druk".

De heer **Elias**: Er zijn diverse contacten geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zeker.

De heer **Elias**: Het mocht geen "bod" heten. Waarom niet?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat zou juridisch natuurlijk heel kwetsbaar zijn, want we zaten in de nulfase van de openbare aanbesteding. Er is dus uitdrukkelijk geen bod gedaan. Er is alleen een voorstel gedaan. Dat onderscheid is juridisch van groot belang.

De heer **Elias**: Dat weet ik. Als het geen bod was, hoe wist u dan dat het om 100 miljoen ging?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik moet het goed zeggen. Het beeld ontstond bij mijn medewerkers dat aan de eisen die wij hadden gesteld bij de uitvraag zou kunnen worden voldaan. Het was algemeen bekend, ook bij de andere partijen, dat wij ten minste 100 miljoen wilden hebben en dat wij ook een zekere kwaliteit van vervoer wilden hebben, dus die beide poten. Daar zou aan voldaan kunnen worden.

De heer **Elias**: Hoe kon dat beeld ontstaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Door communicatie, uiteraard.

De heer **Elias**: Dan wist u toch -- nogmaals, we noemen het voor het gemak even geen "bod" ...

Mevrouw **Netelenbos**: Het was ook geen bod.

De heer **Elias**: U wist wat het bedrag was dat eventueel op tafel zou komen indien een uitgewerkt voorstel werkelijk zou gaan werken.

Mevrouw **Netelenbos**: Indien er echt een bod werd gedaan, ja.

De heer **Elias**: De heer Timmer zei: ja, natuurlijk was het een bod.

Mevrouw **Netelenbos**: Daar heeft hij geen gelijk in. Dat luistert heel erg nauw. We hebben natuurlijk één en andermaal geschakeld met de landsadvocaat om geen fouten te maken, want Nederland is geen bananenrepubliek. Als wij procedures ingaan of stoppen, moet dat juridisch kloppen. Vandaar dat het heel belangrijk was dat we heel precies procedeerden en dat hebben we ook gedaan. Dat heeft de heer Timmer natuurlijk niet allemaal meegekregen, maar daar is goed op gelet.

De heer **Elias**: Je kunt ook zeggen dat er heel goed op is gelet, juist om niet in de problemen te raken, maar dat het ondertussen wel de bedoeling was dat er, terwijl de aanbesteding al was begonnen, toch iets anders uit de hoge hoed zou komen, waarna die aanbesteding zou kunnen worden gestopt. Zo kun je er ook tegen aankijken. Mijn vraag is waarom je er dan verkeerd tegen aankijkt.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat moet u even helderder vragen.

De heer **Elias**: Ik moet het gieten in de vorm van een vraag. Er zijn ook mensen die zeggen dat je, als de aanbesteding de facto al is gestart -- weliswaar in de nulfase, zoals u dat noemt -- niet eigenlijk al bezig kunt zijn met het kiezen van een heel andere route.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat hebben we goed laten beoordelen. Ik heb de brief van de landsadvocaat ook meegenomen, omdat dit nogal vaak langs kwam. Hij formuleert uiteindelijk nadrukkelijk, na een heel verhaal: dit alles brengt ons tot de slotsom dat het voorgenomen besluit, dus om te stoppen met de openbare aanbesteding, in onze verwachting toetsing in rechte zal kunnen doorstaan. Dat waren de landsadvocaat en professor Slot. Professor Slot was echt een gezaghebbend hoogleraar op dit domein. Zij kwamen tot de conclusie dat dat kon, mits goed beargumenteerd.

De heer **Elias**: U citeert nu niet alles uit die brief. Er staan ook allerlei andere dingen in die weer meer naar de andere kant tenderen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar de conclusie is helder. Waar zij meer risico's zien, is op het vervoer. Dat is juist het grappige, of het opvallende, dat zij daar risico's zien. Het kan natuurlijk uiteindelijk ook nog weer misgaan, als je een openbare aanbesteding hebt gestopt en je met een partij verder gaat onderhandelen. Stel dat het allemaal niet goed afloopt, wat dan?

De heer **Elias**: Oké.

De **voorzitter**: Voor de verslaglegging vind ik het belangrijk dat u even de datum noemt waarop deze notitie is geschreven en door wie dat is gedaan.

Mevrouw **Netelenbos**: 21 april 2000. Het is van de landsadvocaat, M. Dijkstra, R. van de Klashorst en prof. mr. P.J. Slot.

De **voorzitter**: Dank u wel.

De heer **Elias**: Ik ga hier met u natuurlijk niet praten over hoe daar verschillend juridisch tegenaan kan worden gekeken. Ik stel alleen vast dat uw interpretatie van die brief is zoals u net hebt verklaard.

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat de conclusie helder is.

De heer **Elias**: Dan komt die vervoersconcessie HSL-Zuid in april 2000 meermaals op de agenda van de ministerraad.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Dat gebeurt op 7 april. Dan wordt er eigenlijk geen besluit genomen. Er worden eerste posities ingenomen, zeg maar. Dan gebeurt het nog een keer, op 14 april. Dan wordt er gevraagd om een andere juridische analyse. Volgens mij is dat een van de dingen die u net citeerde. Op 26 april bespreekt u dan de situatie met de minister-president en de ministers van Economische Zaken en Financiën. Dat is voor de ministerraad van 28 april. Hoe verliep dat overleg?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was uiteraard geen makkelijk overleg. Ik denk dat ik nog vaker in de marge van de ministerraad heb gesproken, met name met de heer Brinkhorst, over dit dossier. Men wilde mij niet volgen. Er werd gezegd: we zijn nu in de fase van de openbare aanbesteding en we willen daarmee doorgaan. De heer Brinkhorst was zeer Europees gemotiveerd. Hij vond: hoe Europeeser, hoe beter.

De heer **Elias**: Hij zat toch op Landbouw? Wat had hij met de spoorwegen?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou, koeien worden ook wel vervoerd per spoor. Maar nee, hij heeft een periode als secretaris-generaal van een transportorganisatie in Parijs gefunctioneerd. Het was dus in het verleden ook wel zijn domein. Hij dacht echter alleen maar Europees. De gedachte om ook nog iets te doen voor iets nationaals kreeg ik niet gecommuniceerd. Dat waren ook best pittige gesprekken.

De heer Zalm heeft natuurlijk vanochtend zelf verteld hoe hij daartegen aankeek. Bij Financiën had men een Kenniscentrum PPS opgericht. Het was vooral het domein van Verkeer en Waterstaat waarin pps een rol speelde.

De heer **Elias**: Wat is "pps"?

Mevrouw **Netelenbos**: Publiek-private samenwerking. Dat moest een succes worden en dat liep uiterst moeizaam. De gedachte was in die tijd dat wegen zo aangelegd moesten worden, net als tunnels en wat al niet meer. Het bedrijfsleven haakte vaak af. Op een succesje op het gebied van publiek-private samenwerking zat Financiën naarstig te wachten.

De heer **Elias**: Maar dat wilde u Financiën niet leveren, in deze kwestie?

Mevrouw **Netelenbos**: Het ging mij om het vervoer. Het ging mij er ook om dat we met elkaar het vraagstuk van het hogesnelheidsvervoer goed oplosten, maar ook het vraagstuk van de NS als wanpresterend bedrijf in die tijd. Het was echt heel erg toen.

De heer **Elias**: Had u na dat gesprek op 26 april met uw collega's het gevoel dat u, als u alsnog ging proberen om het te regelen langs de lijnen zoals u aangaf in de ministerraad van 28 april, daar weleens een zware dobber aan zou kunnen gaan krijgen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat kwam wel vaker voor.

De heer **Elias**: Ik vraag het omdat we moeten vaststellen, niet veronderstellen. U dacht dat het lastig zou worden?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, natuurlijk. Je kon natuurlijk ook naar de politieke samenwerking in het kabinet kijken. Je kon ook inschatten dat men na twee mislukte ondershandse aanbestedingen wel genoeg had van weer een ondershandse aanbesteding, temeer daar er veel appreciatie was bij partijen voor juist publiek-private samenwerking en openbare aanbestedingen. Ik had toch de hoop dat men mij uiteindelijk via argumenten en via de redenering dat het resultaat telt, zou willen steunen. Achteraf gezien was dat toch beter geweest.

De heer **Elias**: Op 28 april is die ministerraad. Hoe liep die?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik moet even kijken welke dat was. Toen zag het ernaar uit dat er geen steun was voor die gedachte. Toen heb ik mijn collega's erop aangesproken dat zij daar wel stevige standpunten konden innemen op het gebied van openbare aanbesteding, maar dat hun politieke fracties in de Tweede Kamer een andere mening waren toegedaan. Ik heb gezegd dat ik als minister van Verkeer en Waterstaat natuurlijk niet kon werken met enerzijds een kabinet dat openbaar wil aanbesteden en anderzijds een Kamer die dat niet wil. Zelfs de coalitie liet het daar afweten. Ik heb toen gezegd: dames en heren, wilt u er dan wel voor zorgen dat uw politieke fracties ook uw mening gaan steunen, wilt u daar iets aan doen?

De heer **Elias**: En toen?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat hebben ze volgens mij ook gedaan. Uiteindelijk heeft dat erin geresulteerd dat er een fractievoorzittersoverleg is geweest en later ook nog een overleg ...

De heer **Elias**: Nee, nee, daar zat nog van alles tussen. Op 28 april kon de ministerraad niet tot een besluit komen. Naar wij hebben begrepen, hebt u toen inderdaad gezegd: ik kan zo niet verder, want ik moet toch steun in de Tweede Kamer zien te verwerven. Hebt u toen, eventueel besmuikt, met aftreden gedreigd?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat ga ik niet doen op zo'n dossier. Nee.

De heer **Elias**: Wat bedoelt u met "op zo'n dossier"?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vond het wel belangrijk. Ik vond het een aangelegen punt. Uiteindelijk was er echter natuurlijk wel al anders besloten en was ik daar ook al mee akkoord gegaan. Als ze zeggen "Netelenbos, weliswaar een interessant plan, maar we houden de lijn vast die we eerder hebben besloten", vind ik dat geen moment om te zeggen: ik treed af.

De heer **Elias**: Twee dagen later hebt u een persoonlijke brief geschreven -- een zogeheten "blauwe brief", van de ene minister aan de andere -- aan minister-president Kok. Wat stond daarin?

Mevrouw **Netelenbos**: Heel letterlijk weet ik dat niet meer, omdat hij er gewoon niet meer is. Dat weet u, want hij is verscheurd.

De heer **Elias**: Daar ga ik u straks nog iets over vragen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik kon het dus niet meer nalezen. Die brief kwam er in grote lijnen op neer dat ik aan Wim Kok vroeg om mij te steunen. Het was een zeer dringend verzoek om mij te steunen, omdat het toch een ontzettend interessante optie was die daar werd voorgesteld. De ervaring in het kabinet-

Kok II was dat als de minister-president je steunde, het er altijd wel doorheen kwam. Als de minister-president je niet steunde, was het een harde dobber. Ik had de hoop dat hij zou zeggen: oké, toch een goed idee.

De heer **Elias**: U ging die brief bespreken op 6 juni. Daar waren de heer Pans, uw secretaris-generaal, en de heer Geelhoed, de secretaris-generaal van de minister-president, bij aanwezig. Herinnert u zich nog hoe het begin van dat gesprek verliep?

Mevrouw **Netelenbos**: Het kwam erop neer dat Kok het advies had gekregen van Geelhoed om die brief als niet geschreven te beschouwen, omdat hij hem juridisch te kwetsbaar vond. Dat vind ik op zichzelf behoorlijk vreemd, omdat een blauwe brief formeel de status heeft van een niet geschreven brief. Het is een persoonlijke brief van de ene minister aan de andere en die heeft geen status. Het is ook vreemd. Ik neem tenminste aan dat u weet van die brief omdat ze daar keurig in de boeken hebben geschreven dat die is ontvangen, maar dat hoort niet zo. Bij Algemene Zaken zijn ze er dus raar mee omgegaan. Geelhoed was van mening -- dat wist ik wel -- dat wat de landsadvocaat tegen mij had gezegd, niet kon. Geelhoed was echter ook een enorme Europeaan. Hij wilde ook naar Europa. Het is bij juristen altijd zo, zo heb ik geleerd in mijn langjarige carrière, dat als je er twee om een advies vraagt, ze allebei iets anders vinden. Dat was hier ook het geval.

De heer **Elias**: Kende u dat advies van Geelhoed aan Kok?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat specifieke advies niet. Ik heb wel bij gesprekken met Geelhoed gezeten waarin hij ook zei dat hij vond dat het Europeesrechtelijk niet kon.

De heer **Elias**: Wat gebeurde er toen met die brief?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou ja, Wim Kok kreeg het advies dat die brief eigenlijk niet had moeten worden geschreven en hij zei dat hij die brief liever niet had willen ontvangen. Toen heb ik tegen hem gezegd: nou, dan

verscheur je hem maar. Toen heeft hij hem verscheurd, samen met zijn stukken. Dat was wel geestig eigenlijk.

De heer **Elias**: Dat is toch een opmerkelijk moment voor een minister?

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker.

De heer **Elias**: Het was niet zomaar een dossier. U schreef niet zomaar die brief. U had het flink lastig gehad in de ministerraad. Tot drie keer toe, op 7, 14 en 28 april. Was het een noodkreet, die brief?

Mevrouw **Netelenbos**: Het was het dringende verzoek aan Wim Kok om mij te steunen, in de wetenschap dat als hij dat zou doen, de kans dat ik het door het kabinet zou halen groter was.

De heer **Elias**: Ik neem toch niet aan dat u op het moment dat u het Torentje betrad, had gedacht dat een kwartier later die brief in snippers in de prullenbak zou liggen.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Maar ja, ik heb het zelf gesuggereerd.

De heer **Elias**: En toen? Want toen begon het gesprek pas echt, nadat die brief in de prullenbak lag. Hoe ging het toen?

Mevrouw **Netelenbos**: Het was duidelijk dat je kon verwachten dat als Kok het niet steunde, het kabinet niet voor dat voorstel was.

De heer **Elias**: Toen hebt u uw knopen geteld, zoals dat heet.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zo gaat dat. Dat komt wel vaker voor.

De heer **Elias**: U hebt toen vrij snel daarna, op 8 juni, met de fractievoorzitters gesproken. Hoe ging dat gesprek? U moest ze er toen immers van overtuigen.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was, als ik uit mijn herinnering moet putten, allemaal gebeurd in de bewindslidenoverleggen. Ik had natuurlijk wel tegen mijn collega's gezegd wat ik eerder zei: "As jullie hier ferme standpunten innemen, maar jullie fracties het er vervolgens niet eens mee eens zijn, wat moet ik er dan mee? Moet ik dan in de Kamer weggestuurd worden, omdat ik met een standpunt kom waar ik eigenlijk zelf maar matig achter kan staan?" Dus zij hebben hun werk gedaan.

De heer **Elias**: U voerde dat gesprek met die fractievoorzitters op 8 juni. Hoe ging dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Volgens mij leidde dat tot de gedachte dat zij in hun fracties gingen bepleiten om het voorstel van het kabinet te steunen.

De heer **Elias**: U krijgt ook adviezen vanuit uw departement mee om dat gesprek met die fractievoorzitters in te gaan. Daar zitten een paar interessante elementen in. Er is onder andere aangegeven dat om het die fractievoorzitters makkelijker te maken om mee te gaan met het uiteindelijk in te nemen standpunt, als argument gebruikt kan dat er aan de concessievoorwaarden nog wel iets geschroefd kan worden, waardoor de NS beter in positie kan komen. Herinnert u zich dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Er zijn wel toevoegingen gedaan, maar daar moet u niets achter zoeken. Ik heb gemerkt in de verhoren dat u het idee hebt dat we daar toevoegingen hebben gedaan als kennis van de Nederlandse markt en kennis van de Nederlandse taal, om NS opnieuw een kans te geven ten koste van buitenlandse partners. Dat is op zichzelf niet juist. De eisen die in het document voor de openbare aanbesteding zijn gekomen, stonden ook al in dat registratiedocument. Dat is natuurlijk ook logisch. Als een buitenlandse partij treinen komt rijden in Nederland, moet die partij natuurlijk niet vanuit bijvoorbeeld Parijs -- ik noem maar een voorbeeld -- vanaf grote afstand hier het vervoer gaan organiseren. Die moet dan ook hier lokaal gevestigd zijn, die moet ervoor zorgen dat zij de cultuur van Nederland begrijpt, enzovoort.

Dat stond ook al in eerdere documenten, dus dat is niet iets geheel nieuws geweest.

De heer **Elias**: Tenminste, zo ziet u dat.

Mevrouw **Netelenbos**: Zo is het ook.

De heer **Elias**: In de stukken die u werden aangereikt, stond: nu heeft de NS een uitstekende kans om te winnen.

Mevrouw **Netelenbos**: Het stond ook al in het registratiedocument.

De heer **Elias**: Even terzijde. Uit de interne stukken van de NS blijkt dat men zeer goed op de hoogte was van wat zich in de ministerraad afspeelde al die tijd. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat hoorde ik vanochtend ook. Dat vind ik heel vreemd. Dat hoort niet zo.

De heer **Elias**: Dat hoort niet zo?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat hoort niet zo.

De heer **Elias**: Wij vroegen daar ook iets over aan de heer Zalm. Hij zei dat dat vermoedelijk vanuit Verkeer en Waterstaat is gebeurd. Wat is daarop uw reactie?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat sluit ik niet uit, maar ik weet het niet. Op zichzelf zijn de beraadslagingen in de ministerraad geheim. Ook de notulen van de ministerraad zijn geheim. Alleen de voorzitter van de enquêtecommissie mocht die geloof ik lezen. In de staf van de minister wordt natuurlijk wel verslag gedaan van de uitkomsten van het overleg. Daarmee weten natuurlijk heel veel mensen wat er aan de orde is geweest. De notulen van de ministerraad worden ook ter goedkeuring gestuurd naar een departement.

Het kan best zo zijn dat dat ergens heeft geleid tot het willen communiceren van de uitkomsten met de NS, maar zelf weet ik daar niets van.

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

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Netelenbos, ik wil met u nog even terug naar wat men nu wel en niet wist bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat over het voorstel van NS en wat u daarvan wist.

Mevrouw **Netelenbos**: Over welk voorstel hebt u het?

De heer **Van Gerven**: Over de Oranjecombinatie. Dat is dus even een stapje terug. Is u bekend, op enigerlei wijze, dat er een ondernemingsplan HSL-Zuid lag van de Oranjecombinatie?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat is met mij niet zo gecommuniceerd. Met mij is gecommuniceerd dat aan de eisen die wij stelden in het tenderdocument, dus minimale opbrengst, kwaliteit van het vervoer, frequentie, enzovoort, zou kunnen worden voldaan als wij verder gingen in de richting van het creëren van een bod.

De heer **Van Gerven**: Er is een ondernemingsplan HSL-Zuid.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar dat was van de NS, neem ik aan.

De heer **Van Gerven**: Het was een ondernemingsplan HSL-Zuid van NS, Schiphol en KLM met parafen van de opperbazen. Die stonden erachter. Dat ondernemingsplan HSL-Zuid is van 24 mei 2000. U hebt dat nooit gezien?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U was daarvan niet op de hoogte?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, maar zo gaat dat natuurlijk heel vaak. De minister wordt op de hoogte gesteld van de grote lijnen. De minister zit niet direct in een proces.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat plan met de parafen van de drie opperbazen nooit gezien?

Mevrouw **Netelenbos**: Niet dat ik mij herinner.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich dat niet herinneren. Is het wel in samenwerking met uw ministerie tot stand gekomen?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat denk ik ook niet in directe zin, maar dat weet ik niet. Dat moet u aan de heer Korf vragen, want die zou daar meer van moeten weten.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag het u. We hebben het de heer Korf ook gevraagd.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Ik heb zijn verhoor niet gezien, dus ik weet niet wat hij daarop heeft gezegd. Een ondernemingsplan wordt natuurlijk niet geschreven door ambtenaren, lijkt mij.

De heer **Van Gerven**: Er kan wel overleg zijn tussen ambtenaren en de drie partijen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar men wist toch bij NS wat wij wilden? Dat was algemeen bekend. Dat stond in alle stukken.

De heer **Van Gerven**: U bent zelf de geestelijk moeder van de Oranjecombinatie.

Mevrouw **Netelenbos**: Jawel, maar wij wilden gewoon goed vervoer met een bepaalde frequentie en een bepaalde opbrengst. Dat was algemeen bekend.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus het ondernemingsplan HSL-Zuid, voor zover u nu verklaart, nooit gezien.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Uw collega's wilden die aanbesteding voortzetten.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dan zitten we weer even terug in de tijd, rond de discussie van 26 april en 28 april. Wat waren nu de argumenten van uw collega's om die aanbesteding door te zetten? Kunt u nog eens schetsen wat hun argumentatie was?

Mevrouw **Netelenbos**: In de allereerste plaats was dat marktwerking als zodanig. Economische Zaken vond het succes van marktwerking zeer belangrijk. In de tweede plaats had NS natuurlijk al een aantal keren de kans gekregen om ondershands te bieden en dat was geen succes geworden. Ik denk dat er in de appreciatie weinig steun was voor de gedachte om dat opnieuw te doen. In de derde plaats waren mensen als de heer Brinkhorst erg Europees. Dat hele nationale gedoe stond hem niet aan. Hoe Europeeser, hoe beter. Dat was het soort omgeving waarin die discussie werd gevoerd.

De heer **Van Gerven**: U hebt het al gehad over pps, publiek-private samenwerking, waarover u met Brinkhorst hebt gesproken. Het element van een overheid die wel of niet betrouwbaar is, speelde dat nog een rol?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat heb ik de heer Zalm zojuist horen zeggen en dat zal zijn afweging wel zijn geweest. In mijn gedachten is een betrouwbare overheid zeer belangrijk. In de fase waarin wij toen zaten -- dat was de nulfase waarin het ging om de adviezen die we hadden over de vraag of het nog zou kunnen op een juridisch ordelijke manier, waarop het antwoord ja was -- vond ik dat echter geen argument. De overheid moet zeker

betrouwbaar zijn, maar dat is geen argument dat men hier had kunnen opvoeren.

De heer **Van Gerven**: U zei: we zitten nog in het begin van dat traject, dus we kunnen er nog van afzien zonder dat de overheid van onbetrouwbaarheid kan worden beschuldigd?

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker. Wat wel had gemoeten -- dat noemde de heer Zalm ook -- was dat de kosten die een aantal partijen al hadden gemaakt, vergoed werden. Daar waren wij ons wel van bewust. Dat gebeurde echter ook bij Rijkswaterstaat met het aanbesteden van wegen, dus dat was op zichzelf voor het departement van Verkeer en Waterstaat niets vreemds.

De heer **Van Gerven**: Ik heb tot slot nog een laatste vraag op dit punt. Was het departement op de hoogte van dat ondernemingsplan HSL-Zuid van 24 mei? Acht u dat mogelijk?

Mevrouw **Netelenbos**: Ambtelijk weet ik dat niet.

De heer **Van Gerven**: Dat weet u niet?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Wat met mij is gecommuniceerd, is dat het voorstel zoals het er lag zou kunnen betekenen dat aan onze eisen zou kunnen worden voldaan.

De heer **Elias**: Goed. Ik kijk even naar de voorzitter.

De **voorzitter**: We gaan even tien minuten schorsen.

Het verhoor wordt geschorst van 16.20 tot 16.32 uur.

De **voorzitter**: Wij vervolgen het verhoor. De heer Van Gerven wilde zijn onderdeel nog met een paar slotvragen afronden.

De heer **Van Gerven**: Even een concluderende zin met betrekking tot wat u wist van het ondernemingsplan van de Oranjecombinatie. Mag ik concluderen dat wat tot u is gekomen, u voldoende zekerheid gaf om het voorstel dat zij deed in de ministerraad in te brengen?

Mevrouw **Netelenbos**: Het woord "vertrouwen" vind ik beter. Het ondernemingsplan is mij niet bekend en heb ik ook nooit gezien. Via mijn medewerkers kreeg ik het bericht door dat we er gezien de voorwaarden en eisen die wij stelden, vertrouwen in konden hebben dat het, als het echt tot een bod zou leiden, een goede uitkomst zou kunnen geven.

De heer **Van Gerven**: U had er vertrouwen in dat dat tot een volwaardig bod zou kunnen leiden waarmee u vooruit kon. Kunt u aangeven om welke kenmerken het ging, om welke punten het ging? Wat was voor u belangrijk?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat zat natuurlijk ook in alle documenten, namelijk minimaal 100 miljoen per jaar als vergoeding, 32 treinen per dag, verkorting van de reistijd naar Brussel en Parijs en alle zaken meer die wij in de documenten hadden staan. Dat had te maken met alle onderwerpen die al bekend waren, bij iedereen overigens.

De heer **Van Gerven**: Ook zaken als dat de hsl als aparte entiteit zou moeten worden gezien?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Ook dat NS het samen zou doen met KLM en Schiphol, omdat zij veel zou kunnen leren van die twee goede bedrijven.

De heer **Van Gerven**: We gaan verder. We gaan verder met het kerndocument van de aanbesteding, de invitation to tender (ITT). Die wordt op 15 december 2000 aan vier gekwalificeerde partijen gezonden. In die invitation to tender wordt een aantal eisen neergelegd ten aanzien van de rijtijden en de financiële opbrengst. Die ondergrens van 100 miljoen komt weer terug. In de beoordeling van die biedingen zijn 152 punten te verdelen,

waarvan er 142 eigenlijk financiële punten zijn. Hoe hebt u de belangen van de reiziger laten meewegen in de beoordeling van de biedingen?

Mevrouw **Netelenbos**: In het beeld dat het vooral financieel gedreven was en niets te maken had met kwaliteit en dienstverlening, herken ik mij niet. Het ging om het aantal treinen, namelijk 32, en over het niet hoeven te reserveren, wat een enorme vooruitgang zou zijn in vergelijking met bijvoorbeeld de Thalys. Daar moet je wel reserveren, wat een grote barrière is voor reizigers om die te gebruiken. Daarnaast ging het om reistijdverkorting, zowel nationaal als internationaal. Dat zijn allemaal zaken die te maken hebben met het belang van de reiziger. Je had ook te maken met het uitgangspunt dat al in het deel van de PKB, de planologische kernbeslissing, en de afwikkeling daarvan met de Tweede Kamer aan de orde was, namelijk die 1,8 miljard die de aanleg van de hogesnelheidslijn moest opbrengen. Beide zaken waren van groot belang en ik herken me er dus niet in dat er sprake was van financiële dominantie, zeker niet bij Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Dat wordt vaak gezegd, dat het een financieel geïnspireerde tender was.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat is onzin. Dat is echt grote onzin.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat er een evenwicht was tussen financiën en het belang van de reiziger, laat ik het zo formuleren.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zeker. Als er een bieding wordt gedaan die financieel goed is, maar materieel niet goed omdat het reizigersbelang daarin niet goed is uitgewerkt dan geldt dat natuurlijk ook als minpunt.

De heer **Van Gerven**: Nadat de biedingen zijn ontvangen, wordt duidelijk dat NS en KLM veel hoger hebben geboden dan de andere twee bidders. Was u verrast door de hoogte van dat bod?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, het was natuurlijk een hoge bieding.

De heer **Van Gerven**: U was verrast?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wat had u verwacht?

Mevrouw **Netelenbos**: Wat ik had verwacht, was in elk geval ten minste 100 miljoen. In een competitie met anderen doet een partij natuurlijk haar best om die te winnen, dus dat men boven die 100 miljoen gaat bieden, is te begrijpen. Dat het zo veel meer zou zijn, hadden wij natuurlijk niet verwacht. De vraag is natuurlijk: had je daarmee akkoord moeten gaan? Ja, want het zat nog wel binnen een bandbreedte, maar wel heel erg aan de top. Wij droegen echter ook geen kennis van het bedrijfsplan van de NS. Misschien hadden ze wel, met alle knowhow die ze hadden in het kantoor en in het bedrijf, een masterplan ontwikkeld. Dat wisten wij natuurlijk niet.

De heer **Van Gerven**: U had het over de bandbreedte, dat het aan de bovenkant van de bandbreedte zat.

Mevrouw **Netelenbos**: Absoluut aan de bovenkant, ja.

De heer **Van Gerven**: Absoluut aan de bovenkant. Wat was de bandbreedte? 100 miljoen aan de onderkant en wat was de bovengrens?

Mevrouw **Netelenbos**: In de orde van grootte van die 178 miljoen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het wel heel erg onverwacht was dat het zo hoog was.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, en ik heb gisteren ook gehoord hoe dat gegaan is. Dat is natuurlijk wel een potje poker, eigenlijk.

De heer **Van Gerven**: Vindt u dat het een pokerspel was?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik begreep gisteren dat het bedrijf had berekend dat 150 miljoen reëel zou kunnen zijn, in die tijd, zonder prijsvechters in de luchtvaart. Dat maakt een groot verschil. Als je er dan bijna 30 miljoen bovenop zet vanuit het idee dat je dan in elk geval wint, vind ik dat wel heel vreemd. Dat vind ik weinig professioneel. Ik vond het eigenlijk bijna cynisch.

De heer **Van Gerven**: We gaan toch even terug in de tijd, naar hoe u er toen in stond. U zegt dat het een hoog bod was, dat het aan de bovengrens zat. Waren er ook twijfels over de vraag of het reëel was?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat konden wij niet beoordelen, want wij beschikten niet over het bedrijfsplan van de NS. In het bestuur en de raad van commissarissen zaten bovendien voldoende zwaargewichten van wie je zou kunnen veronderstellen dat zij wat zij deden goed hadden doordacht. Het was niet aan ons om te twijfelen aan hun capaciteiten. Hoe zij dan in staat waren om dat bedrag terug te verdienen? Dat bedrijfsplan kenden wij niet.

De heer **Van Gerven**: U kende dat niet. Hebben u twijfels bereikt of de financiële kant van het bod goed uitvoerbaar was?

Mevrouw **Netelenbos**: Er is natuurlijk wel gezegd dat ze heel hard zouden moeten werken om dat terug te verdienen, dat het stevig aanpoten zou worden. Ik vind dat als een bedrijf als de Nederlandse Spoorwegen, dat, nogmaals, in die tijd de ambitie had om naar de beurs te gaan, een bod doet, je dat moet beoordelen op prijs en kwaliteit en dat je het niet non-compliant moet verklaren omdat het aan de hoge kant is. Dat zou een heel rare gang van zaken zijn geweest.

Er is iets wat ik heel graag gezegd wil hebben, voorzitter. Er is nu een soort frame van de kant van NS en ook van de FNV dat men, omdat men zo veel moest betalen voor het mogen rijden op de hoge snelheidslijn, wel goedkope treinen moest kopen. Het gaat uiteindelijk om die trein.

De heer **Van Gerven**: Ja, ja ...

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat wil ik heel graag gezegd hebben.

De heer **Van Gerven**: Ja, u krijgt daarvoor de gelegenheid.

De **voorzitter**: U spreekt mij erop aan. U krijgt de gelegenheid om dat punt, op een plaats waarop dat waarschijnlijk het meest geëigend is, te maken.

Mevrouw **Netelenbos**: Heel graag, want het is echt baarlijke onzin.

De heer **Van Gerven**: Ja, we hadden al een vermoeden dat u dat zou vinden.

Mevrouw **Netelenbos**: Het is ook zo.

De heer **Van Gerven**: Even terug naar de haalbaarheid van het bod, die 178 miljoen. Ik lees een oordeel voor dat geveld is door uw mensen, door uw ministerie. Het komt van mensen die het bod beoordeeld hebben. Die zeggen: the bid is risky, costs appear underestimated and revenues are optimistic, which means a difficult business case with major risks. Met grote risico's dus. Wat zegt u dan? Hebt u dat meegekregen, dat oordeel?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik heb uiteindelijk een oordeel gekregen van de tenderboard en de adviesraad, we hadden een adviesraad. Er waren twee onafhankelijke auditors die en er was nog een college dat ernaar keek, waarvan de naam me even is ontschoten. Er werd dus op verschillende fronten door experts -- dit is natuurlijk echt expertwerk -- gekeken naar het bod. Uiteindelijk kom je dan tot de conclusie dat het zeer aan de hoge kant is, maar dat het, afhankelijk van de manier waarop de NS dat gaat invullen, kan worden uitgevoerd. Het advies is dus om het bod te accepteren. Als je zo'n heel cordon van experts om zo'n proces heen zet en die tot een oordeel komen, vind ik dat de minister dat moet volgen.

De heer **Van Gerven**: Het kan twee kanten uit. Er ligt een verhaal dat er grote risico's zijn, major risks. Dat is beoordeeld. Die beoordeling krijgt u, hè?

Mevrouw **Netelenbos**: We krijgen uiteindelijk een eindoordeel van de tenderboard.

De heer **Van Gerven**: Dit is een onderliggend stuk, onder dat eindoordeel. Hebt u dat onderliggende stuk ook gekregen, waarin toch wel de nodige zorgen worden geuit?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik weet niet of ik het stuk dat u nu voorleest heb gekregen, maar we hebben natuurlijk ook gesproken over risico's. Uiteindelijk geldt echter het eindoordeel. Daar komt bij dat NS zelf -- dat heb ik gisteren ook begrepen -- tot de conclusie kwam dat 150 miljoen echt beter was. Als je kijkt naar wat het bedrag uiteindelijk door het neerwaarts onderhandelen is geworden, namelijk 149 miljoen, zie je dat het bod toch aardig in pas is gekomen.

De heer **Van Gerven**: Dat is niet helemaal correct, natuurlijk.

Mevrouw **Netelenbos**: Jawel.

De heer **Van Gerven**: Nee. Het bod is wel verlaagd, maar daarbij zijn wel risico's van de overheid naar NS verplaatst.

Mevrouw **Netelenbos**: Jawel, maar het gaat om het bedrijfsmatig succesvol maken van de exploitatie. Daar hebben we het namelijk over. We hebben het over risico's aan de ene kant, maar die ontstaan niet als je exploitatie in orde is. Voor het bedrag waar het uiteindelijk voor gegund is, had het -- gezien de documenten die NS aan u heeft overhandigd, waar ik eerder geen kennis van droeg -- uit moeten komen als men anders had geprocedeerd.

De heer **Van Gerven**: Er is nog een ander punt waar ook veel discussie over was, namelijk de reistijden. In de tender staat: je moet in 93 minuten van

Amsterdam naar Brussel kunnen met het voorgestelde materieel. Nu blijkt dat dat met het materieel dat NS had voorgesteld niet te halen is. Wist u dat die reistijd niet gehaald kon worden?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was pas later in het proces, dacht ik. Het was niet op hetzelfde moment dat het idee ontstond van die 220 km/u.

De heer **Van Gerven**: Ik zal het even heel duidelijk maken. In de bieding van NS staat: we rijden met treinen die 220 km/u kunnen. Met een trein van 220 km/u, zo hadden uw mensen uitgerekend, kun je niet van Amsterdam naar Brussel.

Mevrouw **Netelenbos**: Nou ja, het kan wel ...

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dan kun je niet stoppen. Dat is toch wel onhandig, want er moeten toch wel mensen in. Dat vindt u ook prettig.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, graag zelfs.

De heer **Van Gerven**: Het was iets meer dan 100 minuten, had men berekend. Het paste dus eigenlijk niet in wat u had gevraagd. Wat vindt u van dat punt?

Mevrouw **Netelenbos**: Volgens mij zijn mijn mensen uiteindelijk wel tot de conclusie gekomen dat het op zichzelf zou moeten kunnen.

De heer **Van Gerven**: Nee. Kale rijtijd wel, zonder te stoppen, maar met ordentelijke stoptijden kon het niet. Dan had je 250 km/u en eigenlijk 300 km/u nodig, een trein die zo hard kon.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was ook beter geweest. Dan had men ook meer keuze gehad ten aanzien van de productie van treinen. Men wilde een trein die niemand bouwde. Toen begon de ellende dus ook.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag was of u wist dat die reistijden niet gehaald konden worden.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat wist ik niet.

De heer **Van Gerven**: Had dat een punt van overweging moeten zijn?

Mevrouw **Netelenbos**: In elk geval wel van onderhandeling, lijkt mij.

De heer **Van Gerven**: Had u dat moeten weten? U moest dat het bod immers accorderen.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat had ik misschien moeten weten. Of misschien? Ik had het moeten weten.

De heer **Van Gerven**: U had het moeten weten, maar u wist het op dat moment in elk geval niet.

Mevrouw **Netelenbos**: Niet bewust, in elk geval.

De heer **Van Gerven**: U ging ervan uit dat die reistijd van 93 minuten gehaald kon worden met het bod.

Mevrouw **Netelenbos**: Als je een bieding doet op hogesnelheidsvervoer, moet het wel vervoer op hoge snelheid zijn.

De heer **Van Gerven**: U ging er dus van uit dat dat gerealiseerd werd.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zeker.

De heer **Van Gerven**: Had het bod afgewezen kunnen worden op basis van de punten die we zojuist besproken hebben, de financiële punten en ook de reistijden?

Mevrouw **Netelenbos**: Op de hoogte van het bod niet, denk ik. Misschien wel op het niet passen van de ambities die wel gevraagd zijn door de overheid. Op het moment dat wij daarmee akkoord zijn gegaan, zijn wij daar uiteraard mee akkoord gegaan. Het had echter gekund. Vervolgens had er dan met de tweede partij onderhandeld moeten worden, met de Zweden, met Connexxion.

De heer **Van Gerven**: U had natuurlijk ook door kunnen onderhandelen en kunnen zeggen: luister eens NS, lever maar treinen van 300 km/u, want dan wordt het wel gehaald. In die tweede fase van onderhandeling zou dat ook een route zijn geweest. Is dat helemaal niet aan de orde geweest?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

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

De **voorzitter**: We gaan nog even een uitstapje maken naar de Fransen. De heer Elias heeft een aantal vragen over de reciprociteit.

De heer **Elias**: Het is een prachtig scrabblewoord, letterlijk de wederzijdse gelijkwaardige uitwisseling. In de Kamer werd wat huiselijker gezegd: als die Fransen moeten mogen rijden, moeten wij natuurlijk in Frankrijk kunnen rijden; dat willen ze daar niet, dus waarom zouden wij dat dan doen. Het was steeds een punt van aandacht. De Kamer wilde dat dat geregeld zou worden. Tegelijkertijd is het stellen van een reciprociteitseis formeel, zeker in een aanbestedingsprocedure, strijdig met het EG-verdrag. Hoe keek u daartegen aan?

Mevrouw **Netelenbos**: Het zijn twee dingen. Het formaliseren van de reciprociteitseis in de documenten is één. Dan is er strijdigheid. De waardeoordelen die je zelf hebt met betrekking tot het accepteren van een partij is echter twee. In de Kamer hebben wel heel vaak gesproken over het vraagstuk reciprociteit: als wij buitenlanders toestaan om bij ons op het spoor te rijden, zou dat omgekeerd dat ook moeten. Er waren landen die dat

geregeld hadden, bijvoorbeeld Zweden, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Oostenrijk. Er waren landen die dat hadden geregeld, maar er waren ook landen die dat niet wilden. Ik heb in de Europese ministerraad dit onderwerp vaak aan de orde gesteld. Europa zelf wilde één Europese markt voor hogesnelheidsvervoer. Daar hoort het onderwerp reciprociteit natuurlijk wel bij. Het leidde echter niet tot uniformiteit. In die tijd moest je altijd alles nog unaniem beslissen, dus dat werd geen Europese richtlijn.

De heer **Elias**: Wat vond u van de opstelling van de Fransen?

Mevrouw **Netelenbos**: Typisch Frans.

De heer **Elias**: Namelijk?

Mevrouw **Netelenbos**: Het Franse spoorwagennet is voor de Fransen. Ik heb indertijd met mijn collega Gayssot een gesprek gevoerd in Parijs over dit onderwerp. Wij zouden heel graag van Amsterdam naar Nice willen rijden met het hogesnelheidsvervoer vanuit Nederland zonder dat je in Paris Nord zou moeten overstappen. Ik weet nog dat hij de woorden sprak: oké, dat begrijp ik; dat kan alleen wanneer jullie Alstom-materiaal aanschaffen. Dat heb ik later ook aan de Kamer verteld, dat hij dat heeft opgemerkt. Toen heb ik gezegd dat wij als Nederlandse overheid niet gaan over de aanschaf van het materieel, omdat er contractueel met de NS was bepaald dat wij niet over het materieel gingen. Wij gingen ook niet over de wagons en over de trein. Dat was typisch iets van het bedrijf. In de overeenkomst met NS hadden wij bepaald dat wij er niet over gingen, dus wij gingen er ook niet over.

De heer **Elias**: Dat begreep die Franse collega natuurlijk meteen.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was duidelijk dat als wij dat niet konden regelen, dat allemaal heel moeilijk lag. Ik zou nog een keer een gesprek met hem hebben, maar toen was hij ziek. Daarna was hij weg, uit functie, dus dat is niet meer gebeurd.

De heer **Elias**: Dat is niet meer gebeurd, dus dat punt bleef een beetje boven de markt hangen. Hoe gaat dat nu, hoe zit dat nu? In de tussentijd toonden de Fransen, de SNCF, interesse in de aanbesteding van het internationale vervoer door zich te laten registreren in die periode. Dan informeert uw projectorganisatie daarnaar. Dat gaat via de ambassade, wat heel interessant is om terug te zien. Het antwoord is in elk geval: nee, wij, de Fransen, zien geen aanleiding om vrijwillig af te zien van deelname aan een openbare aanbesteding, ook al komen jullie Nederlanders er bij ons niet in. Dat vond u natuurlijk onprettig. Nog steeds.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, ik vind het raar dat zij hun netwerk zo gesloten houden.

De heer **Elias**: In juli 2000 -- dat is toch iets waar ik een vraagteken bij blijf houden tot nu, dus misschien kunt u klaarheid in de zaak werpen -- zeggen de Fransen ineens: we doen niet mee, we hoeven niet meer. Wat is er in de tussentijd gebeurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat weten wij niet. Dat is ook niet vastgelegd. De Fransen hebben ook geen argument gegeven. Het enige wat je je kunt voorstellen -- dat is dus niet zeker weten -- dat de Thalys voor de SNCF en overigens ook voor de NMBS, de Belgen, een goudmijn is. Waarom zou je zo ingewikkeld lopen doen met de Nederlanders als je eigenlijk het vervoer naar Amsterdam en Schiphol al hebt geregeld? Ik kan me voorstellen dat een rol heeft gespeeld dat men zijn knopen is gaan tellen. Het was ook altijd minister Zalm die tegen mij zei: als die Fransen bij ons willen rijden op kosten van de Franse belastingbetaler, is dat toch geweldig! Misschien hebben die Fransen dat ook bedacht en gedacht: dat gaan we toch maar niet doen.

De heer **Elias**: Dat wordt in elk geval op 27 juli meegedeeld. Dan is er een fax waarin staat: we confirm that SNCF will not bid. Dat is een bevestiging aan uw team, dat op die dag bijeen is gekomen. Er is dus naar dat team naar gevraagd. Anders gebruik je niet de term "confirm", toch?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik zou niet weten wat voor term zij anders gebruikt zouden hebben. Misschien is gevraagd: wat gaan jullie doen?

De heer **Elias**: Het gekke is -- dat is de laatste keer dat ik het vraag, want anders komen we er volgens mij toch nooit achter -- dat er op 13 april een fax is waarin staat dat SNCF mee blijft doen. Op 7 juni is er een brief van de minister van Landbouw, minister Brinkhorst, aan u met een afschrift aan minister Kok, waarin hij schrijft dat er een interventie moet plaatsvinden op hoog niveau bij de Franse regering om ervoor te zorgen dat of die reciprociteit er komt of dat ze niet meedoen. Herinnert u zich die brief? Het was een zogeheten blauwe brief.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik wist het niet meer, totdat u die in een besloten voorgesprek noemde. Ik vind het vrij opmerkelijk dat minister Brinkhorst zich met die hele kwestie ging bemoeien.

De heer **Elias**: Oké, maar u kreeg die brief. Die was aan u gericht, met een copie conforme aan minister-president Kok. Hebt u gedacht: dat is misschien een goede suggestie, die neem ik over?

Mevrouw **Netelenbos**: We waren al lang aan het praten over reciprociteit, dus dat hoefde de heer Brinkhorst mij niet te vertellen.

De heer **Elias**: U dacht "waar bemoeit hij zich mee", als ik u zo hoor.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Ik denk dat ik dat wel gedacht heb.

De heer **Elias**: Op 8 juli gaat er nog een fax naar de raadadviseur van het ministerie van Algemene Zaken van een projectmanager van de hsl, van uw departement, over hoe de Fransen zou kunnen worden verteld dat ze het eerlijke speelveld moeten accepteren op straffe van uitsluiting als ze mee zouden doen aan de aanbesteding. Weet u daar iets van?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

De heer **Elias**: Dan ineens 27 juli is het: nee, we doen niet mee, als Fransen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ze voelden niets voor reciprociteit, zoals gezegd.
Behalve als we Alstom-materiaal zouden kopen.

De heer **Elias**: U is niet bekend of minister-president Kok dan toch nog iets gedaan zou hebben?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat moet u aan minister-president Kok zelf vragen. Dat zou ik niet weten.

De heer **Elias**: Het zou een bekwaam stukje powerplay zijn geweest, om ze eruit te duwen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar uiteindelijk zijn de Fransen wel de lachende derde geworden met hun Thalys.

De heer **Elias**: Dat hebben ze wellicht toen al gezien, zegt u?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik denk het.

De heer **Elias**: Dat was het Franse uitstapje.

De heer **Van Gerven**: We gaan nu even stilstaan bij de tariefrestrictie, dus de discussie over de beperking van de tarieven van het treinkaartje. Dat is een punt dat in de onderhandelingen tussen NS en het ministerie ter discussie staat en waar uitvoerig over is gesproken. Uiteindelijk komt er een kanbepaling, zoals dat heet, in dat de tarieven beperkt kunnen worden. De NS had een verschil van 60% voorgesteld en dat zou dan naar 25% worden teruggebracht. Die regel zou de overheid kunnen invoeren, dat de NS de tarieven moest beperken en dat zou ze dan 47 miljoen opleveren. Daar zou de concessievergoeding mee omlaag kunnen gaan. Op wiens initiatief ontstond die bepaling?

Mevrouw **Netelenbos**: Van de NS.

De heer **Van Gerven**: U hebt daar geen enkele ...

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, ik was daar niet voor.

De heer **Van Gerven**: Waarom was u daar niet voor?

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat de opzet was dat de tarieven vrij zouden zijn. We hadden het hier over internationaal vervoer met daarbij shuttlevervoer in Nederland zelf, waarbij de vergelijking met de luchtvaart natuurlijk sterk opging. Iedereen zou het natuurlijk bizar hebben gevonden als wij een tariefrestrictie in de luchtvaart voor KLM zouden hebben ingevoerd. Bij het spoor vonden wij dat net zo bizar. Bij het maken van een businessplan is het juist interessant om te kijken hoe je dure kaartjes en goedkope kaartjes met elkaar vermengt, waardoor je een sluitende begroting krijgt. Daar gaan we dus niet een star systeem als tariefrestrictie bij invoeren.

De heer **Van Gerven**: Ik pak even terug naar het contract dat u aanbood aan NS in tweede instantie, in 1999. Daarin hebt u zelf wel een tariefrestrictie voorgesteld van 30%, in dat conceptcontract. Dan hebben we het over de tweede kans die NS kreeg. Hoe verklaart u dat dan?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik weet niet of wij dat toen in dat contract hebben opgenomen.

De heer **Van Gerven**: In artikel 2.6 van dat contract staat ...

Mevrouw **Netelenbos**: Een mogelijkheid van, met een kan-bepaling?

De heer **Van Gerven**: Nee. Tarieven tot plus 30%. In uw eigen voorstel, in het contract van 1999, zit dus een maximumtarief. Kennelijk stond u er toen anders in dan u nu schetst.

Mevrouw **Netelenbos**: Daar draag ik geen kennis meer van. Het staat me ook helemaal niet bij, dat wij dat toen hebben ingevoerd. In elk geval is dat niet iets wat met de minister is doorgesproken.

De heer **Van Gerven**: Het staat u niet meer heel erg bij?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Ik vind het namelijk heel onlogisch.

De heer **Van Gerven**: U hebt geschetst dat het onlogisch is, vanuit een speelruimte als vrije ondernemer. Die kan dan spelen met tarieven: yield management, zoals dat in vaktermen heeft. Vanuit uw politieke achtergrond kan ik me echter wel iets voorstellen bij tariefrestringtie.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Dat ziet u helemaal verkeerd. In de luchtvaart zie je dat je weinig betaalt als je ver van tevoren een ticket boekt en betaal je meer als je op het laatste nippertje een ticket boekt. Als je vanuit het bedrijfsleven vindt dat je businessclass moet vliegen, betaal je heel veel meer. Zo zou dat bij het spoor ook kunnen. Het is dus aan het spoor om te bekijken hoe men zo veel mogelijk passagiers kan vervoeren. Je kunt dan differentiëren naar de doelgroep die je voor ogen hebt, vakantievervoer c.q. vervoer van ondernemers. Dat maakt verschil. Ik vind eerlijk gezegd dat je als overheid niet op de stoel van de ondernemer moet zitten. Dat is iets anders dan wanneer je er in het binnenland, gewoon ten behoeve van het voorkomen van filedruk op de wegen, voor zorgt dat je een goed kernnet hebt met prijzen die hanteerbaar zijn. Dat vind ik echt iets anders dan internationaal hogesnelheidsvervoer.

De heer **Van Gerven**: De Adviesraad Vervoer HSL-Zuid zegt: niet opnemen, die tariefrestringtie.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat is toch gebeurd.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, op verzoek van de NS.

De heer **Van Gerven**: Waarom hebt u dat gedaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat die alleen maar geactiveerd kon worden door de overheid en dus niet door NS zelf en ik in elk geval voor mijzelf zeker wist dat ik die niet zou activeren. Als zij eraan hechten om dat op te nemen, daarmee de onderhandelingen tot een goed einde kunnen worden gebracht en je zelf aan het stuur zit van die bepaling, kom je alles afwegend tot de conclusie om die toch op te nemen. Wij zijn degenen die haar kunnen activeren en wij zullen het niet doen.

De heer **Van Gerven**: Toch voor die tariefrestringie kiezen, was ook een goede mogelijkheid om het bod van NS naar beneden te brengen met 47 miljoen.

Mevrouw **Netelenbos**: Waarom zouden wij dat doen?

De heer **Van Gerven**: Dat biedt natuurlijk NS wat meer comfort en het bod wordt minder uitdagend, laat ik het zo formuleren.

Mevrouw **Netelenbos**: Het bod was al met 30 miljoen naar beneden gebracht. Op zichzelf vind ik dat als er een winnaar is van een tender, je vreselijk moet oppassen dat je niet zo procedeert dat je er zo veel vanaf onderhandelt dat een andere partij zich sterk benadeeld zou kunnen voelen. Ik vind dat juridisch niet zuiver.

De heer **Van Gerven**: U wist natuurlijk hoe hoog de twee andere biedingen waren.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zeker.

De heer **Van Gerven**: Dat was u bekend.

Mevrouw **Netelenbos**: De ene bieding was non-compliant en van de andere dachten de experts dat we in staat zouden kunnen zijn, mocht dat aan de orde zijn, om die te onderhandelen naar onze voorwaarden.

De heer **Van Gerven**: Als u akkoord was gegaan, was het 101 miljoen geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Waarom zou ik dat doen?

De heer **Van Gerven**: U hebt dat niet gedaan, dat is helder. Als u dat had gedaan, was het bod nog ver boven de andere twee geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar wie had er nou geboden? De NS.

De heer **Van Gerven**: Zeker. U wilde dat niet. Als u dat had opgenomen, had NS toch meer comfort gehad? Dat is niet in u opgekomen?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, ik was er niet voor het comfort van de NS.

De heer **Van Gerven**: Nee, nee, dat moge duidelijk zijn. We hebben begrepen dat het bij die laatste onderhandelingen, bij de discussie over dat artikel over die tariefrestrictie, heel laat is geworden.

Mevrouw **Netelenbos**: Daar zat ik niet bij.

De heer **Van Gerven**: U zat daar niet bij, maar heeft de heer Korf u nog gebeld? Ik begrijp dat er tot in de nachtelijke uren is onderhandeld. Kunt u zich herinneren dat er 's avonds nog contact met u is opgenomen om te overleggen over wat er gedaan moest worden?

Mevrouw **Netelenbos**: Over die tariefrestrictie?

De heer **Van Gerven**: Ja, helemaal aan het eind, toen het conceptcontract eruit was gekomen.

Mevrouw **Netelenbos**: Uiteindelijk ben ik akkoord gegaan met het opnemen van die kan-bepaling.

De heer **Van Gerven**: Was het toen al opgeschreven?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat soort details ken ik echt niet. Over dat soort details gaat de minister niet.

De heer **Van Gerven**: Heeft de heer Korf op eigen houtje gehandeld, laat ik het dan zo eens vragen.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, nee, nee, dat kan niet het geval zijn.

De heer **Van Gerven**: Hij kan wel zo gehandeld hebben: luister, ik schrijf het op, we doen het zo en ik leg het natuurlijk voor aan mijn minister, uiteraard.

Mevrouw **Netelenbos**: Dan kun je niet zeggen dat hij op eigen houtje heeft gehandeld. Als je bij dit soort complexe onderhandelingen een projectteam het veld in stuurt, weet je dat die mensen met niets anders bezig zijn dan onderhandelen over de positie van de Staat versus de positie van de Nederlandse Spoorwegen. Daarbij worden allerlei zaken verkend en uiteindelijk leidt dat tot een resultaat. Dat resultaat wordt voorgelegd aan de minister en er wordt aan de minister gevraagd: wat vind je daarvan?

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij om de stap daarvoor.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar hij heeft niets op eigen houtje gedaan.

De heer **Van Gerven**: We hebben de heer Korf gesproken. Het is natuurlijk een majeure beslissing. Het gaat om een derde van de hele opbrengst, dus dat is nogal wat. Heeft hij voordat hij akkoord is gegaan met dat voorstel van

NS met u gesproken, om te zeggen: dit wil NS en zullen we dat doen ja of nee.

Mevrouw **Netelenbos**: Hij kan nooit akkoord gaan met NS. De enige die dat kon in dat stadium was ik zelf.

De heer **Van Gerven**: Heeft de heer Korf met u gesproken en gezegd: luister, NS wil die kan-bepaling erin.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, natuurlijk heeft hij dat met mij overlegd.

De heer **Van Gerven**: Heeft hij u diep in de nacht of 's avonds gebeld: luister dat willen zij erin, zullen we dat opnemen, ja of nee?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, en dat konden we opnemen omdat wij de enige waren die dat artikel konden activeren. U zegt dat het een majeure beslissing is, maar dat hangt af van hoe je ertegen aankijkt. Als de enige die dat artikel kan activeren jij zelf bent, je dat niet van plan bent en je daarmee de onderhandelingen tot een goed einde brengt -- waarschijnlijk hebben ze bij NS gedacht: na die Netelenbos zit er straks wel weer iemand anders en wellicht is die wat soepeler -- dan komt er zo'n artikel in. Ik had dat nooit geactiveerd en de heer Zalm ook niet, zoals u vanmorgen hebt gehoord.

De heer **Van Gerven**: Als u dat niet wilt, is de vraag waarom u het hebt opgenomen.

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat je in een onderhandeling zit. Het is nu eenmaal zo dat als je onderhandelt, je geeft en neemt.

De heer **Van Gerven**: U zegt: na mij zit er een andere minister en die is misschien voor tariefrestricte.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, dat kan allemaal.

De heer **Van Gerven**: Het had ook zo kunnen zijn dat minister Netelenbos er in de volgende coalitie ook weer zou zitten als minister van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Netelenbos**: We wisten toen al dat het met de PvdA niet zo goed ging.

De heer **Van Gerven**: U had er niet veel vertrouwen in, hoor ik al. Stel dat u wel was teruggekomen in een andere coalitie, dan had dat wellicht wel gekund.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vind de hele discussie over de tariefrestructie in die zin niet zo interessant. NS wilde dat graag en wij wilden dat niet. In een onderhandelingsuitkomst staat nooit 100% wat je wilt. Dat geldt voor NS en dat geldt ook voor de Staat. Naarmate je meer zelf in de leiding bent van het activeren van zaken die je niet aanstaan en de andere partij daar niet zomaar zelf over kan beslissen, is het geen risicovolle opname. Het leidt ook uiteindelijk tot het zetten van handtekeningen.

De heer **Van Gerven**: Heeft het ministerie van Financiën zich verzet tegen die tariefrestructie?

Mevrouw **Netelenbos**: Ongetwijfeld. Want die denken natuurlijk op de langere termijn. Die dachten: na die Netelenbos zit er straks iemand anders en wie weet wat die doet.

De heer **Van Gerven**: Dat weet u wel zeker, dat dat de houding was?

Mevrouw **Netelenbos**: De mindset van Financiën is altijd: hoe meer financiële openingen, hoe slechter het is.

De heer **Van Gerven**: U hebt ermee ingestemd dat die kan-bepaling erin kwam. Was dat tegen de wil van het ministerie van Financiën en minister Zalm?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Want uiteindelijk waren wij het eens en dat kwam door het woord "kan".

De heer **Van Gerven**: Hoe bedoelt u? Zalm was toch tegen die restrictie?

Mevrouw **Netelenbos**: Uiteindelijk is hij toch ook akkoord gegaan en heeft hij zijn handtekening toch gezet, net als ik? Dat kwam doordat, nogmaals, alleen wij zelf, de Staat, dat artikel konden activeren.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat er op dat punt geen verschil was tussen minister Zalm en u zelf.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, uiteindelijk niet.

De heer **Van Gerven**: U zegt: we zaten volstrekt op één lijn en het is niet dat ik dat erin heb gebracht, dan hebben we dat erin en dan stellen we als het ware minister Zalm voor een voldongen feit.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, zo ging ik niet met mijn collega Zalm om.

De heer **Van Gerven**: Het artikel staat erin en u zegt dat u dat het niet in hoeft te roepen, dus dat er niets aan het handje is. Het staat echter wel in het contract en dan krijgt de Tweede Kamer een mogelijkheid om dat alsnog in te roepen, te zeggen: het staat in het contract dat het kan, doe het maar.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, en dan is het aan de minister om te zeggen dat ze dat niet doet. Dan heb je het bekende debat met de Tweede Kamer. Die vindt iets en jij vindt iets en er is een uitkomst.

De heer **Van Gerven**: De Kamer kreeg door die kan-bepaling toch een extra instrument in handen om voor elkaar te krijgen dat het wel zou gebeuren?

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker. Maar dat is dus niet gebeurd, in mijn tijd niet en ook bij mijn opvolgers niet. De Kamer was het er eigenlijk wel mee eens.

De heer **Van Gerven**: Was u daar niet beducht voor, dat het alsnog zou gebeuren en dat de Kamer dat zou doen? U kent de Kamer.

Mevrouw **Netelenbos**: De Kamer vond het ook belangrijk -- kijk ook naar de planologische kernbeslissing -- dat de opbrengst van de hsl stevig was. Daar was de Kamer ook mee akkoord gegaan. Het hangt natuurlijk af van de samenstelling van de Kamer. Die wisselt sterk, maar dat geldt ook voor kabinetten.

De heer **Van Gerven**: Maar begrotingstechnisch zat hij er maar voor 100 miljoen in en niet voor 148 miljoen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar het bedrijf zelf heeft een bod gedaan. Dat blijf ik zeggen. Ik vind dat het bedrijf keurig behandeld is in die verdere procesgang.

De heer **Van Gerven**: In overleg met Financiën en met de landsadvocaat is besloten om die kan-bepaling ten aanzien van die tariefrestrictie erin te zetten en een dag erna gewoon een brief te sturen met de mededeling: we gaan het niet doen. Waarom is die brief pas in april 2002 verstuurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Volgens de afspraken was er tot september 2002 de tijd om daarover te beslissen. Er moest natuurlijk ook nog met de Kamer gesproken worden over de uitkomst van de onderhandelingen en het contract. Er is ook door NS nog een gesprek met mij gevoerd hierover.

De heer **Van Gerven**: Wanneer was dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Na de tekening van het contract.

De heer **Van Gerven**: Dat is dus in december 2001 geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Dat werd ook aangevraagd en dat leidde ertoe dat uiteindelijk in april, dus nog voor september 2002, de brief aan de heer Döbken van de NS is gestuurd.

De heer **Van Gerven**: Daar zit toch een aantal maanden tussen. Was dat omdat u daar nog wel met de Kamer over wilde spreken, over die tariefrestrictie? Beluister ik dat goed?

Mevrouw **Netelenbos**: De Kamer kon na tekening natuurlijk sowieso praten over het contract.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar als u als minister een brief verstuurt waarin staat dat u het gaat niet gaat doen en de Kamer komt daarna met het verzoek om dat toch te doen, is dat natuurlijk heel erg onplezierig voor u als minister.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat komt wel vaker voor.

De heer **Van Gerven**: Hebt u om die reden die brief toch maar wat later verstuurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, daar zit geen diepere gedachte achter.

De heer **Van Gerven**: Waarom is hij dan niet meteen verstuurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat er nog een aantal gesprekken is gevoerd, ook met de NS en met een hele batterij juristen van de NS. Ik kan me dat nog levendig herinneren. Ik moet even denken wanneer het was. In december is de tekening van contract, dus het zal in januari of februari zijn geweest dat er een overleg is geweest met een hele batterij juristen van de NS en de leiding van de NS over dit artikel.

De heer **Van Gerven**: Dat was in januari of februari? In die tijd is er nog heel veel koffie gezet, om het zo maar eens te zeggen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik dacht het wel, ja.

De heer **Van Gerven**: Wat was daar de uitkomst van?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat zij vonden dat dat artikel onmiddellijk geactiveerd diende te worden en ik vond dat dat niet het geval was.

De heer **Van Gerven**: Een hele batterij juristen, wat moeten we ons daarbij voorstellen?

Mevrouw **Netelenbos**: Heel veel. Het was echt een hele kring, dus misschien wel drie of vier juristen van de kant van de NS die van mening waren dat dit nu toch onmiddellijk geactiveerd moest worden. Ik weet nog dat ik dat zelf heel vreemd vond. De inkt was nog niet droog of men kwam de overeenkomst heropenen.

De heer **Van Gerven**: Wat was hun argumentatie dan? Wat zeiden die juristen?

Mevrouw **Netelenbos**: Geld. Gewoon minder geld. NS was in die tijd -- nog wel, denk ik -- een behoorlijk financieel stevig bedrijf. Op zichzelf hoefde zij zich dus niet zo druk te maken over die tariefrestrictie. Als die zou worden ingevoerd, zouden ze daarnaast minder inkomsten krijgen van de passagiers. Tenminste, daar ga je dan van uit. Of ze daar netto veel aan over zouden houden, was dus nog zeer discutabel.

De heer **Van Gerven**: Was hun juridische argumentatie alleen maar geld?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat denk ik, ja.

De heer **Van Gerven**: Dat denkt u?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Zij probeerden u ervan te overtuigen om het toch te doen. Dat was eigenlijk toch al afgekaart? Ik snap dat niet.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat vond ik ook, maar zij dachten daar kennelijk anders over.

De heer **Van Gerven**: Het zat hun toch wel heel hoog, mogen we constateren.

Mevrouw **Netelenbos**: Het hele gedrag -- dat trouwens door de hele geschiedenis heen gaat -- van het staatsbedrijf NS, van linksom of rechtsom proberen om eigenlijk de dominante beslisser te zijn in dit soort projecten en het niet verinnerlijken van de verzelfstandiging van 1995, was toch wel voortdurend aan de orde. Als ze bij het kabinet hun zin niet kregen, ging het via de Kamer. Dat was een constante en dat vond en vind ik ouderwets staatsbedrijfsgedrag.

De heer **Van Gerven**: Een meerderheid van de Kamer was voor die restrictie. Er is ook een motie aangenomen met het verzoek om opnieuw met de NS te gaan praten, onder bepaalde voorwaarden

Mevrouw **Netelenbos**: Te spreken, stond er. Die motie is verschillend te lezen. Ik neem aan dat u het over de motie-Feenstra hebt.

De heer **Van Gerven**: Er zijn twee moties.

Mevrouw **Netelenbos**: Die kun je lezen als: u moet er nog een keer over spreken. Er staat niet dat het artikel hoe dan ook moet worden geactiveerd. Dat staat er niet, dus het was een slimme motie.

De heer **Van Gerven**: Zo hebt u haar geïnterpreteerd?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, ik heb haar vanmorgen nog weer even gelezen.

De heer **Van Gerven**: Die motie-Feenstra was nog in uw tijd, hè?

Mevrouw **Netelenbos**: Deze motie wel.

De heer **Van Gerven**: De latere niet. Dat is toch de reden dat die brief later verstuurd is? Speelde die ook een rol?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik denk dat een rol heeft gespeeld dat er nog discussies liepen, maar er zit geen rijkere gedachte achter.

De heer **Van Gerven**: Een ander punt is de garantstellingsdiscussie. Die garantstelling is opgehoogd van 100 miljoen naar 200 miljoen. Is dat ook gebeurd om een toekomstig faillissement te voorkomen, gezien het zeer hoge bod van NS?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, het woord "faillissement" is nooit gevallen in mijn tijd. Wij kenden ook het bedrijfsplan niet. Ik ging er werkelijk nog vanuit dat als deze raad van bestuur en deze raad van commissarissen een bod deden, zij wisten wat ze deden en dat daar een stevig bedrijfsplan onder lag. Het verlagen van vergoeding als het gevolg van het overhevelen van een zeker risico is door mijn mensen uitonderhandeld met de NS vanuit de gedachte dat er dan een reëler bod lag en dat ook het werk dat gedaan moest worden ten aanzien van het vervoer beter door de vervoerder kon worden gedaan. De onderhandelingen met de NMBS en de SNCF met betrekking tot de frequenties enzovoorts zijn toch echt iets van de spoorvervoerder en niet van een departement van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Door de garantstelling, die 200 miljoen, ging het bod met 12 miljoen omlaag. U noemde ook even de afspraken met de Belgen en de Fransen. Daar stond 18 miljoen tegenover. Daardoor kon het bod wat

omlaag en werd het een wat reëler bod, zo hoor ik uit uw woorden. Dan lag het bij de vervoerder, waar het hoorde.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, waar het hoort. Dat is ook een goede spelverdeling. Wij hoefden die kosten niet meer te maken en zij natuurlijk wel.

De heer **Van Gerven**: Hoe werden de inkomsten van de concessieovereenkomst verwerkt in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat?

Mevrouw **Netelenbos**: Daar vraagt u wat.

De heer **Van Gerven**: U was minister.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat gaat natuurlijk op de normale manier. Als je inkomsten krijgt uit een tender, worden die geboekt als inkomsten.

De heer **Van Gerven**: Hoe stonden die in de boeken? Weet u dat?

Mevrouw **Netelenbos**: U overvraagt me nu echt ten aanzien van waar die precies werden geboekt. Het zal wel bij de algemene inkomsten zijn. Daar heb ik me echt niet op geprepareerd hoor, moet ik u zeggen.

De heer **Van Gerven**: Nou ja, het is toch wel belangrijk.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat vind ik niet.

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

Mevrouw **Netelenbos**: Als de Staat inkomsten heeft, maakt het niet uit of die op artikel A worden geboekt of artikel B. Het zijn inkomsten, voor Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het toch scherp te krijgen. Het is voor 100 miljoen ingeboekt in de boeken.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Als je een niet-reële businesscase hebt, een risicovolle constructie ...

Mevrouw **Netelenbos**: Die term kan ik niet met u delen, "niet-reële businesscase". Anders waren wij natuurlijk niet akkoord gegaan.

De heer **Van Gerven**: In uw ogen was het een reële businesscase.

Mevrouw **Netelenbos**: Wij konden niet beoordelen wat het bedrijfsplan van de Nederlandse Spoorwegen was.

De heer **Van Gerven**: Als de businesscase toch kwetsbaar was, het helemaal omver was gekukeld en het helemaal failliet was gegaan, had u helemaal geen inkomsten gehad.

Mevrouw **Netelenbos**: We hadden wel een plan B. Dat hadden wij overigens ook voor de Betuweroute. Als er geen vervoerder zou zijn voor dit soort grote projecten, zou de Staat zelf een ontwikkelingsmaatschappij oprichten. Dat is niet ongebruikelijk. In het Verenigd Koninkrijk, waar men al langer met dit bijltje hakt, zie je dat de terugvaloptie altijd is dat de Staat het zelf kan overnemen. In die zin waren wij dan niet vervoerloos gebleven, als dat uw opmerking was.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat dat plan B was. Zou er dan ook 100 miljoen binnen zijn gekomen? Moeten we dat dan zo zien?

Mevrouw **Netelenbos**: Dan hadden we in elk geval geld verdiend met de businesscase die dan gemaakt zou worden. Dat hadden wij natuurlijk slim gedaan.

De heer **Van Gerven**: Dat zullen we niet weten. Ik geef graag het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik heb nog een paar vragen, om het wat beter te kunnen snappen. Helemaal op het eind van de onderhandelingen over die concessie is er een onderhandelteam. Dat doet zelf zijn werk. De heer Korf, die dat leidde, heeft hier verklaard dat hij u op een gegeven moment, 's avonds laat of 's nachts, belde en zei: ze willen hoe dan ook die tariefrestrictie erin, dat is de enige manier om het te regelen, laat me het doen, wat vindt u? Zo ging dat ongeveer, toch? Klopt dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. En als dat dan betekent dat NS niet eenzijdig dit artikel kan activeren, is er op zichzelf niets aan de hand.

De heer **Elias**: Zo is het gegaan? Hij vroeg u vlak voor dat hij zei "we zijn akkoord": mevrouw Netelenbos of Tineke ... Ik weet niet hoe de verhoudingen waren.

Mevrouw **Netelenbos**: Tineke, zei hij.

De heer **Elias**: Hij zei Tineke ... Het was 's nachts, begrijp ik?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat weet u denk ik beter dan ik.

De heer **Elias**: Het was laat.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: "Dit is de enige manier, zullen we het zo maar doen? We zetten erin dat het een bepaling is die kan worden ingeroepen alleen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dus zo veel kwaad kan het ook weer niet en laten we het zo maar doen." Heb ik het dan goed begrepen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Zo gaat dat dan. Dan komt dat erin en dan blijkt later, heel snel eigenlijk al, dat het de strategie van de NS is geweest om dat element erin te hebben en die onderhandelingen te gebruiken -- of misbruiken, al naar gelang de manier waarop je daartegen aankijkt -- om dat bod van 178 miljoen op grond waarvan de NS gewonnen had als de wiedeweerga naar beneden te onderhandelen.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was al 148 miljoen geworden.

De heer **Elias**: Er was al een eerdere discussie over geweest, maar ik heb het nu specifiek hierover. NS wilde het dus weer omlaag krijgen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Voorzag u dat niet?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Dat dat zo opzichtig zou gebeuren, voorzag ik niet. Ik kan me best voorstellen dat dat in de loop van jaren gebeurt, wanneer er ook ervaring is opgedaan. Er reed nog geen trein, hè? We hebben het hier over een stadion waarin er nog geen trein reed. Die rijdt nog niet, maar die reed toen ook niet. Dat maakt dus ook dat er geen enkele ervaring was opgedaan met het verdienmodel. Ik kan me voorstellen dat op een moment waarop blijkt dat alle aannames ... Het zijn altijd aannames. We wisten toen ook niet dat er prijsvechters zouden komen in de luchtvaart. Het is nu zo goedkoop om te vliegen. Dat kost een paar tientjes.

De heer **Elias**: Het was dus hun strategie ...

Mevrouw **Netelenbos**: Dat had kunnen betekenen dat je op een gegeven moment zei: oké de wereld is veranderd en we passen dit toe. Dat was toch niet het geval op de dag waarop de inkt nog nat was? Dat was heel vreemd.

De heer **Elias**: Hoeveel zat er precies tussen? Er werd 5 december getekend. Daar gaan we het straks nog even over hebben.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat weet ik niet precies.

De heer **Elias**: Binnen een maand stonden de heren juristen op de stoep?

Mevrouw **Netelenbos**: Zoiets ja.

De heer **Elias**: U zei: ik zie ze nog staan, in een soort kring.

Mevrouw **Netelenbos**: We zaten aan een ronde tafel.

De heer **Elias**: Waar? Op uw departement?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, bij mij op het departement.

De heer **Elias**: U zegt dat u al die juristen nog ziet zitten. Was dat al binnen een paar dagen na ondertekening?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, ik geloof niet dat het al na een paar dagen was. In ieder geval binnen een of twee maanden. Dat weet ik niet precies meer. In elk geval zoiets.

De heer **Elias**: Waarom zat u erbij? U hebt net uitgelegd dat u die dingen delegeerde en zo en hier zat u ineens bij.

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat de top van de NS er ook bij zat. Uit egards.

De heer **Elias**: Oké, om de verhoudingen, zo mogelijk, nog goed te houden.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Dan gaan we naar het laatste stukje, met mijnheer Van Gerven denk ik.

De heer **Van Gerven**: We gaan naar het tekenen van de concessieovereenkomst. Alles is uitonderhandeld en er is afgesproken om op 12 december 2001 te ondertekenen. Begin december wordt dit vervroegd naar 5 december. Wat was hiervan de reden?

Mevrouw **Netelenbos**: De reden was dat alle onderhandelingen klaar waren. Op een moment waarop alle onderhandelingen zijn geëffectueerd, kan er getekend worden. Aan de minister en aan de minister van Financiën is gevraagd of er op 5 december getekend kon worden en dat hebben wij gedaan.

De heer **Van Gerven**: Het was niet uw idee om het een week te vervroegen?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat was niet mijn idee. Dat had te maken met de stand van de onderhandelingen. Ik weet wel waarom u dat vraagt, namelijk omdat er een Kamerdebat was gepland.

De heer **Van Gerven**: De vraag is natuurlijk of er een relatie is met het Kamerdebat dat op 6 december gepland stond en dat over de concessie ging.

Mevrouw **Netelenbos**: Er ligt in die zin geen relatie. Ik had aan de Kamer voorgesteld, om precies te zijn op 16 november, om een vertrouwelijk overleg te voeren over de uitkomst van de onderhandelingen. We hadden wel vaker vertrouwelijk overleg. Dit gaat ook over bedrijfsgegevens en dat zijn geen zaken die je in het openbaar kunt bespreken. Dat geldt ook voor het contract. Dat is ook geen openbaar stuk. Dat heeft te maken met bedrijfsgeheimen. Dat maakt dus dat ik op 16 november tegen de Kamer heb gezegd: zullen we nog voordat we gaan tekenen een vertrouwelijk overleg hebben, zodat we met jullie de ins en outs kunnen bespreken? Daar had men geen behoefte aan.

De Kamer was er natuurlijk behoorlijk gepikeerd over dat op 5 december getekend was, terwijl zij op 6 december een overleg had. Mijn standpunt is -- dat heb ik toen gezegd en dat heeft men uiteindelijk geaccepteerd -- dat de Kamer niet mee onderhandelt. Dat kan niet. Als je maandenlang zo bezig bent met onderhandelen, kan het niet zo zijn dat een gedachte die nog opborrelt in de Kamer op 6 december er nog even in wordt onderhandeld. Zo werkt dat niet.

De heer **Van Gerven**: Maar ...

Mevrouw **Netelenbos**: Misschien mag ik even ...

De heer **Van Gerven**: Nee. Ik onderbreek u even, want dat begrijp ik niet.

Mevrouw **Netelenbos**: Begrijpt u dat niet?

De heer **Van Gerven**: Nee. U wilt op 16 november onderhandelen, of, nee, overleggen met de Kamer, vertrouwelijk. Ik ga ervan uit dat de Kamer dan ook nog enige input heeft.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Ik had al vaker gezegd, ook voor november, dat de Kamer bij dit soort onderhandelingen in een openbare aanbesteding niet mee onderhandelt. Wat de Kamer wel kan doen, is de uitkomst goedkeuren of afkeuren. Dat kan de Kamer doen.

De heer **Van Gerven**: De Kamer had toch kunnen zeggen op 16 november, in beslotenheid: mevrouw Netelenbos, wilt u ook bijvoorbeeld toch maar een tariefrestrictie afspreken, want daar zijn wij in meerderheid voor.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik ben van mening -- dat wist de Kamer en dat was ook al veel eerder gecommuniceerd -- dat de Kamer niet mee kan onderhandelen. Als je kiest voor ...

De heer **Van Gerven**: Wat heeft het voor zin om dan op 16 november aan de Kamer te vragen of zij geïnformeerd wil worden, als men geen enkele inbreng kan hebben en als dat ook in beslotenheid tot geen enkele actie van de Kamer kan leiden?

Mevrouw **Netelenbos**: De Kamer moest ja of nee zeggen, want dat is natuurlijk wel wat speelt. Het helpt natuurlijk altijd als je goed begrijpt wat er allemaal staat in dit soort heel complexe documenten. Het zijn vaak heel ondoorgrondelijke documenten. Overleggen over "kijk, dit betekent dit en dit betekent dat en zus en zo", gebeurde veel vaker.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, als de Kamer nu op 16 november nee had gezegd, wat was er dan gebeurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Dan had ik toch geprobeerd haar te overtuigen ...

De heer **Van Gerven**: Maar ze volhardde?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou, dan was er misschien een moment geweest waarop ik had gezegd: dat kan ik niet voor mijn rekening nemen, in dit stadium. Dat had gekund.

De heer **Van Gerven**: Had het ook kunnen leiden tot verder onderhandelen met de NS?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou, dat lijkt mij niet. Het zat zo in een eindfase dat dat niet kon. Zo werkt dat niet met onderhandelingen. Als wij een weg aanbesteden -- dit is echt niet zo anders dan aanbestedingen die we voor wegen, tunnels en bruggen doen -- en Rijkswaterstaat uiteindelijk over een uitkomst onderhandelt, onderhandelt u ook niet mee. Dat kan niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar het gebeurt wel vaker dat een minister iets besluit of voorstelt ...

Mevrouw **Netelenbos**: Dan kunt u nee zeggen.

De heer **Van Gerven**: ... met de kanttekening: mits het parlement het goedkeurt.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat stond hier ook. U had op 6 december ook kunnen zeggen: de uitkomst staat ons niet aan, dus wij keuren het niet goed.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar er ligt wel een contract dat getekend is. Op 16 november was dat niet het geval.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, maar zo zijn de spelregels. Dat heeft de Kamer - dat heb ik toen natuurlijk ook uitgelegd, want daar was discussie over -- ook geaccepteerd.

De heer **Van Gerven**: Mag ik samenvattend op dit punt dat zeggen dat u hebt voorgesteld om de Kamer vertrouwelijk te informeren over wat er uit was onderhandeld, dat de Kamer dat niet heeft gedaan en dat u geen betrokkenheid hebt bij het vervroegen van de ondertekening van 12 naar 5 december, dat u daar niet de geestelijk moeder van bent ...

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, zeker niet.

De heer **Van Gerven**: ... maar dat gewoon van ambtelijke zijde is voorgesteld om het een week te vervroegen. Kan het zijn dat de ambtenaren dachten: dat is wel handig, want dan is er getekend voor de Kamer daar weer koffie over gaat zetten?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik weet niet wat ze dachten, maar ze hadden wel vertrouwen in mijn relatie met de Kamer.

De heer **Van Gerven**: U weet niet of dat een overweging is geweest van ambtenaren om het een week te vervroegen, om dat voor te stellen?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Uiteindelijk is het echter altijd zo dat de Kamer ja of nee kan zeggen, maar niet mee onderhandelt. Dat kán niet bij dit soort complexe dingen.

De heer **Van Gerven**: Uw punt is duidelijk. U hebt gezegd dat het kabinet daarover gaat of in dit geval de minister en dat het niet aan de Kamer is.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: In de dagen voorafgaand aan de ondertekening heeft de NS nog wel een aantal bezwaren geuit. Die gingen met name over het feit dat er met de NMBS, de Belgen, nog een aantal open einden waren, zaken die niet goed waren geregeld. U hebt gezegd dat u uit had onderhandeld dat het risico bij hen lag. De Belgen zeiden: luister eens, met ons is een aantal zaken niet afgesproken. Had u er kennis van dat de NS toch grote bezwaren had?

Mevrouw **Netelenbos**: Daar spelen een paar dingen. In de eerste plaats is er al in 1996 een verdrag gesloten met de Belgen over het rijden tot Brussel Midi, nog door mijn voorganger.

De heer **Van Gerven**: Het gaat nu over Breda-Brussel en dergelijke.

Mevrouw **Netelenbos**: Volgens mij hebben de Belgen het spel fantastisch gespeeld. Dat is mijn analyse. De Belgen hadden verdragstechnisch al een afspraak met de Nederlandse overheid. Vervolgens was de vraag hoe die geëffectueerd moest worden met die 32 treinen, de stops in België en al die dingen meer. We hebben NS een korting gegeven op de concessiebijdrage, omdat zij dat zouden doen vanuit hun kennis van het rijden van treinen. Zij zijn daarmee akkoord gegaan. Dat ze uiteindelijk dachten "ja, nu staan we ervoor" zal allemaal wel kunnen, maar dat leidde uiteindelijk tot die tariefkorting.

De heer **Van Gerven**: Er zijn noodbrieven of waarschuwingsbrieven door de NS gestuurd, nog twee dagen voor de ondertekening.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar niet naar mij.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u geen weet van?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, die zijn niet naar mij gestuurd. Bovendien geeft het zo nu en dan een weinig professionele indruk aan die kant. Je gaat eerst met iets akkoord, vervolgens bedenk je je weer en denk je "oh, hoe moeten we dat doen".

De heer **Van Gerven**: Er was wel een nieuw feit, namelijk dat NMBS heel duidelijk te kennen gaf: luister eens, Breda-Brussel en Den Haag-Brussel het zal wel, maar dat hebben we allemaal niet afgesproken en we willen nog discussiëren over de opbrengstverdeling.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar in de afspraak over de tariefkorting zat toch dat zij die onderhandelingen zouden voeren? Dat lijkt me ook niet meer dan logisch.

De heer **Van Gerven**: Goed, dat punt is duidelijk. Hadden de ambtenaren u hier niet van op de hoogte moeten stellen: luister, er zit toch nog wel een flinke spanning op de lijn in de discussie tussen de NMBS en de NS?

Mevrouw **Netelenbos**: Die moest NS oplossen en NS heeft haar handtekening gezet. Dat was voor ons toch het signaal dat men akkoord ging?

De heer **Van Gerven**: U vond niet dat u op de hoogte had moeten worden gesteld van de brieven die aan de heer Korf waren gericht?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, nee, nee. Dit gaat eindeloos door met NS. Als ze een handtekening komen zetten, is dat voor ons voldoende.

De heer **Van Gerven**: U zegt: het is uitonderhandeld, het is klaar.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ook het feit dat die laatste brieven u niet bereikt hebben, die noodbrieven ...

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, want ik weet ook niet op welk niveau uit dat heel grote gebouw van NS die zijn gekomen. Het was nogal een grote organisatie toen.

De heer **Van Gerven**: Was u zich ervan bewust dat de vervoersoperatie die NS en KLM voorstelden alleen in een heel gunstig scenario levensvatbaar zou zijn?

Mevrouw **Netelenbos**: Mijn standpunt is en was dat als het bedrijf NS samen met KLM een voorstel doet, je ervan uit mag gaan dat dat een verantwoord voorstel is.

De heer **Van Gerven**: Is dat niet wat te makkelijk?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat vind ik niet.

De heer **Van Gerven**: U moet toch beoordelen of het een reëel bod is van degene die biedt?

Mevrouw **Netelenbos**: The proof of the pudding is in the eating. Het gaan presteren en rijden had moeten aantonen dat zij dat voor elkaar kregen. Je zou ook verwacht kunnen hebben dat toen de handtekening werd gezet, zij er als de wiedeweerga voor zouden zorgen dat zij treinen gingen bestellen en dat zij gingen doen wat was afgesproken. Dat heeft nog jaren geduurd.

De heer **Van Gerven**: Er lagen berekeningen, toentertijd al.

Mevrouw **Netelenbos**: Bij NS dan zeker.

De heer **Van Gerven**: Nee, berekeningen van dienaren van u waarin stond dat er een kans was van 50%, een grote kans, een major risk -- ik noem het nog maar een keer -- dat het bijvoorbeeld in 2011 failliet zou zijn.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was van een externe adviseur, geloof ik, of van een medewerker.

De heer **Van Gerven**: Vanuit de beoordelingsteams, de assessmentteams, werd die informatie aangedragen.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar niet vanuit de tenderboard en niet vanuit de landsadvocaat. Uiteindelijk vind ik, nogmaals, dat je ervan uit mag gaan dat een volwassen bedrijf dat verzelfstandigd was, dat naar de beurs wilde en dat ambities had in het buitenland, en die ook heeft waargemaakt zo hier en daar, weet wat het doet. Ik ga niet als een soort moederkloek denken van: zouden zij nou wel weten wat zij doen? Dat zou toch heel ernstig zijn?

De heer **Van Gerven**: Dus u zegt: ze hebben met hun volle verstand een bod gedaan ...

Mevrouw **Netelenbos**: Zo is dat, en ze staan voor hun handtekening.

De heer **Van Gerven**: ... en ze moeten de eigen boontjes doppen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Als ik terugkijk op die periode, of als wij terugkijken, heeft het er toch ook wel iets van dat het er -- ik weet niet of u dat ook vindt -- aan beide zijden toch wel stevig aan toe ging en dat er hoog spel is gespeeld.

Mevrouw **Netelenbos**: Wat betreft de onderhandelingen over het hogesnelheidsvervoer: onderhandelingen zijn altijd stevig. Dat is op zichzelf niet abnormaal. Je ziet nu ook bij wegebouw met nieuwe vormen van contractvorming dat sommige wegebouwers het daar ook heel moeilijk mee hebben. Dat komt allemaal voor.

Wat speelde in die tijd, is dat NS zelf in opperste verwarring was. We hadden, zoals ik al zei, autonomen binnen de organisatie die niet luisterden naar de directie van NS. We hadden de ene staking na de andere. We stuurden bemiddelaars het veld in, zoals de heer Stekelenburg en de heer Blankert, die nog nooit zo geschoffeerd zijn en die ook de opdracht aan mij teruggaven omdat zij in zo'n situatie niet wensten te bemiddelen.

De heer **Van Gerven**: Door wie werden zij geschoffeerd?

Mevrouw **Netelenbos**: Door de NS.

De heer **Van Gerven**: Door de directie?

Mevrouw **Netelenbos**: Door de partijen bij NS. Dat zal niet alleen de directie zijn geweest. In elk geval kwamen die twee grote polderaars met stoom uit hun oren bij mij terug en zeiden: we geven de opdracht tot bemiddeling in het conflict terug.

De heer **Van Gerven**: Ik neem aan dat die polderaars zaken deden met de directie van de NS.

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker, en ook met de bonden. Zij kwamen in elk geval niet verder. Toen heb ik professor Peters ...

De heer **Van Gerven**: Maar zij voelden zich geschoffeerd, door NS?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, door de hoofdrolspelers in dit conflict bij NS.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u noemde de vakbonden.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat is een complex.

De heer **Van Gerven**: Maar wel vanuit NS, om het toch even scherp te krijgen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zeker. Dus zij kwamen daar niet verder. Toen heb ik de Belgische professor Peters gevraagd om te interveniëren en die werd geframed dat hij geen professor was, dus die zei ook: waar heb je me nu naartoe gestuurd? Die gaf op een gegeven moment ook zijn opdracht terug. Het was dus heel ernstig in die tijd. Dat kleurt natuurlijk ook de verhoudingen. Wat ik aan het begin al zei, is dat ik een verzelfstandigd NS aantrof zonder enige contractuele relatie. Ik vind dat zelf ook echt een politiek lijk in de kast, in de zin van: je gaat toch niet een bedrijf verzelfstandigen zonder dat je regelt hoe de verhoudingen zijn? Dat was niet geregeld. Dan zei men tegen mij dat ik er iets aan moest doen en dan was ik, omdat ik geen formele relatie had, afhankelijk van de goedertierenheid van NS en dat liep niet altijd goed af. Ik heb ben zelf ook als de wiedeweerga begonnen met een nieuwe Spoorwegwet.

Binnen mijn departement was er ook nog een strijd tussen de marktdenkers enerzijds, die vanuit Economische Zaken in het departement waren gehaald, en de meer collectieve openbaarvervoersdenkers anderzijds. Dat heeft er uiteindelijk in geresulteerd dat die marktdenkers van het dossiers af zijn gezet. Dat was dus de situatie. Het was dus ook gewoon een heel complexe tijd. In die periode zijn we dus ook nog bezig met die tender.

De heer **Van Gerven**: Ik zie dat de stoom nog een beetje uit uw oren komt, over die periode.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was eigenlijk tragisch wat er allemaal gebeurde. Nu heeft de minister natuurlijk weer een formele relatie. Er is een keurige wet, die wij hebben gecomponeerd. Die was er echter niet. Het was ook een transitieperiode. U ziet nu ook bij het persoonsgebonden budget en zo dat transities altijd verschrikkelijk ingewikkeld zijn.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Dan komen we op de eindfase. Is het juist dat u de heer Timmer op 31 december 2001, in zijn functie als president-commissaris, hebt gevraagd om NS-directeur Huisinga te ontslaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat is juist, ja.

De heer **Elias**: Waarom vroeg u hem dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vroeg hem dat omdat de conflictsituatie binnen de NS, met stakingen en het niet op tijd rijden, maar niet tot een oplossing kwam. In de Tweede Kamer is mij menigmaal gevraagd om de heer Huisinga te ontslaan. Ik heb daar lang weerstand tegen geboden en gezegd: wij gaan hier niet over het ontslag van de directeur. Er was een heel complex van ongenoegen ten aanzien van de prestaties en de kwaliteit. Het opnieuw niet halen van wat men plechtig had beloofd ten aanzien van de prestaties, het op tijd rijden, was de druppel. De Kamer zei toen opnieuw: je móet er iets aan doen, want dit accepteren wij niet. Toen hebben wij op het departement de conclusie getrokken dat het toch maar beter was als de heer Huisinga het stokje zou overgeven aan iemand anders.

De heer **Elias**: Maar die druppel was feitelijk 0,1% non-precisie in de ...

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, als dat zo isoleert dan is het natuurlijk bespottelijk. In het complex van de grote conflicten en de stakingen, is het net de druppel, na plechtige beloftes uiteraard, die uiteindelijk leidt tot zo'n situatie.

De heer **Elias**: Gelet op ons onderzoek is de vraag of zijn plaats of de verwikkelingen rond de HSL-Zuid daarbij een rol speelden of niet.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, absoluut niet. Helemaal niet.

De heer **Elias**: Dat heeft er verder niet zo veel mee te maken. Het resultaat was wel dat de hele raad van commissarissen, waarvan de rest aan de overkant van het spoor in een ander hotel zat te wachten, dezelfde dag nog opstapte.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, dat had ik niet verwacht. Ik had toch verwacht dat zij begrip zouden hebben voor de enorme maatschappelijke onrust die er was ontstaan over het rondje om de kerk, de stakingen, de autonomen enzovoort en dat zij met mij samen zouden willen zoeken naar een oplossing.

De heer **Elias**: Wat ingewikkeld blijft, is natuurlijk toch hoe je het pleidooi, dat u ook hier weer hebt gehouden, voor een zelfstandig opererend bedrijf dat zelf de broek ophoudt combineert met het feit dat je toch als politiek zegt dat men de hoogste man eruit moet gooien, waarna de raad van de commissarissen dat weigert en opstapt. Ze moesten hun eigen broek ophouden, dus je kunt ook de vraag stellen waar u zich mee bemoeide.

Mevrouw **Netelenbos**: Wij waren wel de enige aandeelhouder, en zijn dat nog steeds, en zij hadden wel afspraken met ons gemaakt die ze niet na konden komen.

De heer **Elias**: Het gevolg was dat bij dat zelfstandige bedrijf NS uiteindelijk een oud-politicus voorzitter van de raad van commissarissen werd en er ook vier topambtenaren in kwamen. Dat zijn toch feiten, mevrouw Netelenbos?

Mevrouw **Netelenbos**: Jawel, maar die oud-politicus was al heel lang geen politicus meer. Die had natuurlijk bij de Rabobank zijn sporen verdiend. Die topambtenaren waren echt maar een heel tijdelijke oplossing, omdat in die situatie NS niet kon functioneren zonder raad van commissarissen. Dat was echt maar een noodgreep.

De heer **Elias**: Ik had nog één vraag open staan uit eerder in het verhoor. Daar bleef ik nog even bij hangen. Dat ging over de kwestie dat ten aanzien

van de concessieovereenkomst die er zou komen door de NS werd beloofd: wij zorgen ervoor dat wij in 93 minuten naar Brussel kunnen rijden. Er waren op uw departement intern berekeningen gemaakt waaruit bleek dat er een reële kans bestond dat ze dat niet zouden halen. Die werd op 50% geschat. De kans bestond dat daardoor aanmerkelijk minder werd verdiend, sterker nog: dat heel HSA al in 2011 failliet zou gaan. De heer Van Krieken heeft dat hier ook voor de commissie verklaard. Die gegevens waren bij uw projectdirectie bekend, maar niet bij u. U zei daarnet: ik had dat eigenlijk wel moeten weten. Als u dat geweten had, had u dan gezegd: als ze niet kunnen leveren wat ze beloven, als dat blijkt uit onze gegevens, moeten we het maar niet doen?

Mevrouw **Netelenbos**: Met een schatting van 50% kun je eigenlijk niets. Dat betekent dat de kans dat het wel lukt 50% is en de kans dat het niet lukt ook 50% is. Dat is natuurlijk een enorm dilemma, om daar dan het juiste standpunt in te bepalen. We hadden wel contractueel met NS afgesproken dat zij gingen over het materieel. Zij waren akkoord gegaan met die 93 minuten. Je mocht er toch van uitgaan dat zij zouden leveren. Als zij niet zouden leveren in de praktijk -- dit is immers allemaal nog maar het voorspel van het straks laten zien dat je het kunt -- dan had de overheid natuurlijk ook sancties kunnen toepassen.

De heer **Elias**: Daarover zou opnieuw worden onderhandeld, was de stelling van de heer Korf.

Mevrouw **Netelenbos**: Misschien nog over dat faillissement: die mijnheer Van Krieken had ook geen inzicht in het bedrijfsplan van de NS. Ik vind het altijd opvallend dat mensen al iets weten wat niet geweten kan worden. Je had toch kunnen veronderstellen dat NS met al die zware mensen die daar in de raad van commissarissen en de raad van bestuur zaten, wist dat zij deed?

De heer **Elias**: De heer Van Krieken was door uw eigen departement gehoord, juist om kritische massa en tegengas te geven.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat je dan weet dat in 2011 ... Nou, sorry hoor.

De heer **Elias**: Nog even terug naar mijn vraag: als u had geweten dat er een serieus en reëel risico was dat de NS niet kon waarmaken wat er werd beloofd, wat had u dan gedaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Nogmaals, met een inschatting, een kansberekening, van 50% kun je niets als minister.

De heer **Elias**: Stel dat dat de situatie was.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar stel dat. Dat was de situatie niet.

De heer **Elias**: Dat was de situatie. De stukken waren op uw departement.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar 50% is toch maar 50%. Dus het had ook zomaar wel gekund.

De heer **Elias**: Mijn vraag is dus of u als u dat geweten had, met die onzekerheidsmarge van 50%, dan ook had gezegd: ga maar gewoon door.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vind die vraag niet te beantwoorden, omdat die zich niet voordeed.

De heer **Elias**: Die is op zich wel te beantwoorden. Ik vraag u nu wat u dan gedaan zou hebben.

Mevrouw **Netelenbos**: Met een kansberekening van 50% kun je niet veel. Als wij dan zeggen dat ze het niet halen, zeggen ze: hoezo?

De heer **Elias**: Gebleken is dat hij wel gelijk heeft gekregen.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, want er rijdt helemaal geen hogesnelheidstrein op de hsl.

De heer **Elias**: Maar de boel ging wel failliet. Als er niet door ...

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, omdat er niets rijdt.

De heer **Elias**: Ja.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar waar ligt dat dan aan?

De heer **Elias**: Goed, ik moet niet met u in discussie gaan. Mijn vraag aan u is of u met de kennis van toen en de stukken die er lagen de beslissing niet anders had genomen.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, die had ik niet anders genomen.

De heer **Elias**: De heer Van Gerven heeft nog een vraag.

De heer **Van Gerven**: Ik heb nog een korte vraag aan u. U vindt dat de heer Huisinga vervangen moet worden. De reden daarvoor hebt u geschetst. Dat hebt u aan de raad van commissarissen van NS laten weten. Dat was al voor de ondertekening van de concessieovereenkomst, voor 5 december 2001?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Heb met de heer Timmer gesproken op 31 december.

De heer **Van Gerven**: Maar de heer Pans heeft eerder gesproken, namens u, met de raad van commissarissen.

Mevrouw **Netelenbos**: Het zou mij verbazen als dat voor 5 december was. Dat was volgens mij niet zo. Dat speelde dus later.

De heer **Van Gerven**: De hele discussie rond het aftreden heeft dus plaatsgevonden nadat de concessieovereenkomst is getekend?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Die data zijn natuurlijk vijftien jaar na dato altijd lastig. Ik kan me echter niet voorstellen dat dat daarvoor al bekend was. Het beeld dat de heer Timmer schetste dat met hem niet beargumenteerd is waarom dat moest gebeuren, daar herken ik me helemaal niet in. We hebben daar op oudejaarsdag over gesproken. Er was ook al een voorwaarschuwing, van de kant van de heer Pans. Dat je op een moment waarop het parlement menigmaal riep om een andere leiding bij de NS niet begrijpt dat dat uiteindelijk een keer moet gebeuren, vind ik wereldvreemd.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, het is in de maand december gebeurd. Dat is wat u zich herinnert.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, dat is wat ik me herinner.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Netelenbos, we komen zo langzamerhand tot een afronding. Ik wil u nog een paar kleine dingen voorhouden. In juni 2011 bent u ook in NRC vrij stevig over de NS, zoals u ook vandaag op een aantal punten bent geweest. U heeft zich vrij stevig uitgesproken over de onjuiste move, in uw beleving, dat het hoofrailnet wordt geïntegreerd in de hsl. U pleit ook, gelet op wat er allemaal is gebeurd, voor een nieuwe aanbesteding. Kunt u daar nog iets over zeggen, over uw oordeel?

Mevrouw **Netelenbos**: Eigenlijk moet je constateren dat NS hetgeen zij in eerste aanleg aan ons voorstelde, namelijk dat IC Max-bod, nu feitelijk heeft geëffectueerd. Daar hebben ze wel lang over gedaan. Het is natuurlijk toch behoorlijk wonderbaarlijk, omdat daarmee niet werd voldaan aan de intenties die in de planologische kernbeslissing vastlagen met betrekking tot rol en functie van de hogesnelheidslijn en we geen enkele spanning meer in het dossier konden houden ten aanzien van prestaties. Ik vond dat jammer. Als

iemand een tender wint en die bakt er niets van, zou je eigenlijk opnieuw een tender moeten uitschrijven waardoor partijen die wel presteren op het hogesnelheidsvervoer kunnen meedoen. Dat was eigenlijk mijn opvatting en dat is het nog steeds. Ik vind het jammer dat het zo gegaan is. Ik vind dat wij geen enkele rol van betekenis vervullen met betrekking tot het hogesnelheidsvervoer in Europa. De Thalys en dus de NMBS en de SNCF zijn de lachende derde. U had het over prijzen van kaartjes. Ik weet niet of u weleens met de Thalys rijdt, maar de prijs van die kaartjes is behoorlijk aan de maat en het zit altijd stamp- en stampvol. Dat betekent dat er ontzettend veel behoefte is aan dat concept. Dat wij daar geen rol van betekenis in spelen, zit mij dwars. Ik had dat graag anders gezien, zoals u hebt gemerkt.

De **voorzitter**: Wij doen onderzoek naar de reden dat het beoogde vervoer over de hsl niet tot stand is gekomen. Wij vinden het daarom onze plicht, ook in opdracht van de Kamer, om te bekijken wat dan dat beoogde vervoer was en hoe dat gegaan is. Dat hebben we vandaag uit en te na besproken, denk ik. Zo gaandeweg ons verhoor, bespeurden wij bij u nog een hartenkreet. Ik denk dat het goed is dat wij u de gelegenheid geven om die hartenkreet even te uiten.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat gaat over het volgende. Er wordt -- ik vind dat een frame -- gezegd dat omdat NS zo veel heeft betaald voor het mogen rijden op de hogesnelheidslijn, ze wel een goedkope trein moesten kopen. Dat nu is een grote onzinredenering. In de allereerste plaats ligt het probleem niet bij de kosten van de trein, maar bij het ontwerp van de trein. Het bouwen van hogesnelheidstreinen die 220 km/u en later 250 km/u rijden -- ze zijn later opgeschoven naar 250 km/u -- was niet de expertise van Siemens, Alstom en dat soort bedrijven. Die bouwden niet dat soort treinen, want hun treinen reden 300 km/u. Een bouwer van een trein moest dus een nieuw ontwerp gaan maken. Vervolgens hadden de gerenommeerde bouwers geen trek om een nieuw ontwerp te maken voor de order die NS uitzette.

De **voorzitter**: Ik ga u toch even onderbreken. Waar baseert u op wat u nu allemaal aan feiten presenteert, dat de gerenommeerde bouwers dit en dat?

We zijn een onderzoek aan het doen, maar ik begrijp dat u het allemaal al weet.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, er is natuurlijk al heel veel bekend. U praat ook met die bedrijven, neem ik aan. Nederland koopt vaak niet van de plank. Dan gaan er problemen ontstaan en dan gaan er ook complexiteiten ontstaan. We zien dat niet alleen bij het spoor, maar bijvoorbeeld ook bij een systeem als C2000 of ICT-systemen. Zo gauw je iets wilt wat niet gangbaar is, gaat er een probleem ontstaan. Omdat NS ook een leasemaatschappij heeft in Nederland, is de gedachte "wij moeten een goedkope trein hebben vanwege het feit dat we zoveel hebben geboden voor het mogen rijden" echt een onzinredenering. In een leasecontract neemt, afhankelijk van het aantal jaren waarop je je lease ordent, de druk op je balans toe of af. Hoe korter, hoe duurder en hoe langer, hoe goedkoper. Daarnaast was en is NS zeker geen armlastig bedrijf.

Ik vind het dus een frame. Ik vind het het wegdrukken van je verantwoordelijkheid voor het feit dat je uiteindelijk met het bestellen van de treinen risico's hebt genomen die je wellicht beter niet had kunnen nemen en dat zeker niet de schuld bij de overheid ligt. Ik zou het ook jammer vinden als we het weer zo ordenen, dat de overheid het weer zo organiseert, dat het lijkt alsof wij die trein hebben besteld. Dat hebben zij willen doen. Het was contractueel uitgesloten dat de overheid er zich mee kon bemoeien. Het begrip kosten was geen dominant thema. Dat kon niet anders.

De **voorzitter**: We hebben dit onderwerp met de heer Zalm besproken, namelijk of toen het ingewikkeld werd bij HSA de vraag kon worden gesteld of de NS zelf een oplossing had moeten bieden. Hoe kijkt u daar dan naar?

Mevrouw **Netelenbos**: Een oplossing had moeten bieden voor?

De **voorzitter**: Of toen het bij HSA ingewikkeld ging, financieel ingewikkeld, de NS als moederbedrijf dat had moeten oplossen. Wat is daarop uw visie?

Mevrouw **Netelenbos**: Natuurlijk. Dat hadden zij moeten oplossen. Hetzelfde geldt overigens voor de KLM, die wat uit beeld blijft. Die had misschien ook iets actiever moeten zijn.

De **voorzitter**: We hebben wel in 2001 een concessieovereenkomst gekregen waarin werd afgesproken dat er in 2007 hogesnelheidsmaterieel zou rijden.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De **voorzitter**: De Fyra heeft gereden en is korte tijd later van het spoor gehaald. Ik zou toch graag van u willen weten wat u vanuit uw positie indertijd zou hebben kunnen doen om te voorkomen dat dit gebeurde. Wat zijn voor u nu de lessen?

Mevrouw **Netelenbos**: De trein is besteld drie jaar nadat ik weg was. Misschien hadden we niet in het contract moeten opnemen dat uitsluitend de NS over het materieel ging, zodat wij iets meer mee konden sturen. Dat had misschien uitgemaakt. Voor het overige vind ik toch dat een spoorwegbedrijf niet alleen maar nationale ambities moet hebben, want feitelijk hebben ze het nu zo ingevuld, maar ook internationale ambities. Dat is gewoon niet georganiseerd en daar is misschien ook onvoldoende visie op.

De **voorzitter**: Het beeld dat wij vanmorgen van de heer Zalm kregen, is dat u misschien wel spijt had van die Oranjecombinatie.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Ik heb het al gezegd vanmiddag: had men maar naar mij geluisterd, dan hadden we nu gereden.

De **voorzitter**: Oké. Laat dat een mooie slotzin zijn voor u.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik dacht het wel, ja.

De **voorzitter**: Dan is het moment daar om dit verhoor te sluiten. Bij dezen en mijn dank.

Sluiting: 17.57 uur.