

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 27 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Veenman (oud-president-directeur NS), die wordt bijgestaan door mevrouw Schumacher.

Aanvang: 14.30 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 de heer Veenman de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Veenman. U werd in 2002 president-directeur bij de NS. U trad aan in een roerige tijd. In januari 2002 waren uw voorganger, president-directeur Huisinga, en collega Lantain opgestapt, evenals de voltallige raad van commissarissen. Nadat er een halfjaar een interim-directie had gezeten, nam u in november 2002 de leiding van de Nederlandse Spoorwegen over. U hebt dat zo'n zeven jaar gedaan. In die periode speelden de hsl-concessie en het vervoer over de hogesnelheidslijn naar het zuiden. Wij zullen in dit verhoor met name daarop ingaan. Wij zullen u diverse vragen stellen over de financiële situatie en over de financiële vooruitzichten van High Speed Alliance, het bedrijf dat de verantwoordelijkheid had genomen om dat vervoer tot stand te brengen. Wij verhoren u over het memorandum van overeenstemming dat u in 2008 heeft gesloten met de Staat. Wij verhoren u over de materieelbestelling van de Fyra en over de relatie tussen de NS en de Staat.

Dit verhoor zal met name door de heren Elias en Van Gerven worden gedaan. De heer Van Gerven zal de eerste vragen aan u stellen.

De heer **Van Gerven**: Meneer Veenman, u nam medio 2002 het roer over, in een voor de NS toch wel erg roerige periode: die tussen 1998 en 2002. U nam het roer over van interim-president-directeur Noordzij. Wat voor organisatie trof u aan?

De heer **Veenman**: Een organisatie die nog erg bezig was met alle vraagstukken rond de start van de HSA, maar vooral ook een organisatie die heel druk bezig was met de naweeën van het rondje om de kerk en de onrust die er was. Het was een van mijn opdrachten om te zorgen voor de terugkeer van de rust. Het was ook een organisatie die in haar kosten en baten niet in balans was. Met andere woorden, vier van de vijf bedrijfsonderdelen waren verlieslatend. Het was ook een deel van mijn opdracht om ervoor te zorgen dat we weer uit de verliezen zouden komen.

De heer **Van Gerven**: U zei: een onrustige organisatie, niet helemaal stabiel. U zei ook: vier verlieslatende onderdelen. Welke waren dat?

De heer **Veenman**: Alle activiteiten van de NS behalve het stationsdeel schreven rode cijfers. Dus ook het nationaal vervoer, het hoofdrailnet, schreef rode cijfers.

De heer **Van Gerven**: Zat daar ook de hogesnelheidslijnconcessie bij? Uiteraard komen we daar nog over te spreken. Of had u daar nog niet direct een oordeel over? Dat zat niet bij die vier verlieslatende onderdelen?

De heer **Veenman**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Wat was uw concrete opdracht?

De heer **Veenman**: Zoals ik u net zei, ten eerste zorgen voor rust in de organisatie. U herinnert zich ongetwijfeld dat we uit die roerige periode kwamen, met het rondje om de kerk, een gehalveerde directie, een geheel vernieuwde raad van commissarissen. De opdracht aan mij was om er in

ieder geval voor te zorgen dat er rust in de organisatie zou wederkeren. Mijn taak was vooral -- wij hadden namelijk specifieke directietaken -- om ervoor te zorgen dat de rust zou wederkeren in het vervoer over het hoofdrailnet en tegelijkertijd om te zorgen voor een herstel van het rendement dat nodig is voor de continuïteit.

De heer **Van Gerven**: U had het over rust binnen de organisatie. Gold dat ook voor de rust in de richting van het ministerie?

De heer **Veenman**: In die periode is in ieder geval duidelijk geworden dat er een gespannen verhouding was tussen het ministerie en de onderneming, met al haar onderdelen. Tegelijkertijd was er intern vooral onrust onder onze eigen medewerkers, vakverenigingen en het management. U kunt zich voorstellen dat daar het nodige te doen was, na alles wat er was gebeurd. U herinnert zich ongetwijfeld ook het grote aantal stakingen. Het was een van mijn belangrijke taken om ervoor te zorgen dat dat niet weer zou gebeuren. Met het ministerie was er een gespannen verhouding. Daarbij hadden natuurlijk dezelfde aspecten een rol gespeeld. Het ontslag van de helft van de directie en het aftreden van de raad van commissarissen hebben natuurlijk ook hun sporen nagelaten, ook in de relatie met het departement.

De heer **Van Gerven**: Had u de concrete opdracht om wat te doen aan de spanning met het departement?

De heer **Veenman**: Die opdracht is mij niet gegeven, maar dat hoorde uiteraard wel bij mijn eigen taakopvatting. De portefeuille waarvoor ik de verantwoordelijkheid nam, hield in alles wat op het binnenlands vervoer betrekking had. Er moest in de relatie met ProRail, in de situatie dat de scheiding tussen de vervoerder NSR en ProRail ook nog heel vers was, vooral voor worden gezorgd dat de partijen elkaar beter begrepen. U kunt zich verder voorstellen dat we met het departement gesprekken hebben gevoerd over de manier waarop we de verhoudingen in ieder geval konden normaliseren. Dat was niet zozeer een opdracht die ik van iemand had meegekregen, maar een die ik mezelf heb gegeven.

De heer **Van Gerven**: Die taak had u zichzelf gesteld nadat u die gespannen verhoudingen had geconstateerd. Hoe keek u aan tegen het dossier van de hogesnelheidslijn, in het bijzonder tegen de concessieovereenkomst tussen HSA en de Staat?

De heer **Veenman**: Misschien is het goed om eerst nog even een toelichting te geven op de rol en de taken. Ik zei al dat mijn hoofdtaak het binnenlands vervoer over het hoofdrailnet was, evenals de verhoudingen met ProRail. Langs die lijn was er ook nog de verhouding met het departement. Uiteraard zat in de totale portefeuille ook de hogesnelheidslijn, die op dat moment was aanbesteed en waarvoor nog van alles moest gebeuren. We zullen daar ongetwijfeld nog over spreken. Er moest ook nog een aantal activiteiten worden opgestart en een aantal elementen in de concessieovereenkomst moest nog worden afgemaakt.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat een aantal zaken nog niet klaar was. U had daar vast ook wel een bepaalde beleving bij. Hoe keek u aan tegen de businesscase en het financiële ondernemingsplan van HSA?

De heer **Veenman**: Een klein stapje terug. U zei dat ik midden 2002 hieraan begon, maar ik mocht deze taak in november 2002 op me nemen. Op dat moment waren er allerlei discussies geweest over het contract en de concessie. Ik heb, als medeverantwoordelijke voor het geheel, in ieder geval de taak opgepakt om ervoor te zorgen dat er een getekend contract was en dat dit van allerlei kanttekeningen was voorzien. Ik realiseerde me dat het een buitengewoon gestretchte businesscase was, waarbij we alle zeilen moesten bijzetten om ervoor te zorgen dat we daaruit kwamen. Dit was echter wel met de beleving dat er een contract was en dat we er met elkaar voor zouden zorgen dat het op gang zou komen, binnen het contract.

De heer **Van Gerven**: Wanneer kreeg u het signaal dat de financiële vooruitzichten voor HSA niet zo gunstig waren?

De heer **Veenman**: Op het moment dat ik aantrad, was het bekend dat de aanleg van de hogesnelheidslijn al zes maanden was vertraagd. Als zoiets is vertraagd, is het niet zo moeilijk om onmiddellijk te constateren dat je heel goed moet bekijken of je eigen businesscase wel overeind blijft. In diezelfde periode begon dat dus al te wringen. Er waren verder nog een groot aantal onbekende of niet-opgeloste elementen in de relatie ...

De heer **Van Gerven**: Daar komen we uiteraard nog over te spreken. We kunnen in ieder geval constateren dat u al in november 2002 verontrustende signalen kreeg.

De heer **Veenman**: Niet zozeer dat ik verontrustende signalen kreeg, maar wel dat ik me realiseerde dat het alle hens aan dek was om ervoor te zorgen dat we hier goed uit konden komen.

De heer **Van Gerven**: Wat was uw plan van aanpak voor HSA?

De heer **Veenman**: Het plan van aanpak was primair belegd bij de stuurgroep HSA.

De heer **Van Gerven**: Nee, ik vraag u naar úw betrokkenheid. Wat was úw plan van aanpak, vanuit uw positie van opperbaas? Ik begrijp dat u niet primair verantwoordelijk was, dus dat dit bij een ander directielid was belegd. Wij vragen u naar uw persoonlijke inzet op dat moment en uw betrokkenheid bij dat plan van aanpak.

De heer **Veenman**: Bij de taken die ik had, moest ik er vooral voor zorgen dat ik de verbindingen meenam die naar het departement konden worden gelegd. Het ging daarbij vooral over de relatie met de infrastructuur. Vanwege het feit dat ik de relatie met ProRail in mijn portefeuille had, was dat in ieder geval een van de punten waarover ik de gesprekken kon voeren. Ik heb dus geen apart plan gemaakt voor HSA. Dat werd door HSA gemaakt en uitgevoerd.

De heer **Van Gerven**: U zocht vooral openingen naar het departement.

De heer **Veenman**: Voor de vraagstukken die op mijn tafel lagen, om ervoor te zorgen dat die tot een goed einde werden gebracht.

De heer **Van Gerven**: In welke mate voelde u zich als directievoorzitter verantwoordelijk voor HSA?

De heer **Veenman**: Ik beschreef u net de portefeuillevordering. De portefeuille HSA zat vooral bij de heer Meerstadt, voorzitter van de stuurgroep, en bij mijn collega Marcel Niggebrugge. Wij zaten met zijn drieën in een directie waarin allerlei gemeenschappelijke vraagstukken naar voren kwamen. Ik heb me ook in de rol van aandeelhouder van HSA verplaatst, om de rollen zuiver te houden. Daarmee was ik niet verantwoordelijk voor de inhoud van de activiteiten, maar ik voelde me uiteraard wel verantwoordelijk.

De heer **Van Gerven**: Voor de inhoud was Meerstadt verantwoordelijk, voor het geld Niggebrugge. U was natuurlijk een soort algemeen verantwoordelijke, maar dat was echt op afstand, als aandeelhouder. Wat moeten we ons bij dat "als aandeelhouder" voorstellen?

De heer **Veenman**: Als er vraagstukken over het garantiekapitaal op tafel kwamen, als er investeringen moesten worden gedaan die ook de goedkeuring vereisten van de raad van commissarissen, gingen ze, zoals te doen gebruikelijk, van HSA naar de directie en van de directie naar de raad van commissarissen. Zo ben je daar in de rol van aandeelhouder met de collega's direct bij betrokken.

De heer **Van Gerven**: Dus met name als het ging om het garantiekapitaal en de investeringen waar de moedermaatschappij garant voor zou moeten staan, was u in charge, om het zo maar te zeggen. Dat was uw rol. Hoe woog u de financiële belangen van de NS af tegen de belangen van de reiziger?

De heer **Veenman**: Als u de hele NS neemt, is dat heel eenvoudig te verklaren. Uiteraard gaat het om de prestaties van de Nederlandse Spoorwegen ten behoeve van al hun reizigers. Ik had via NSR een bijzondere taak voor het binnenlands vervoer, overigens de grootste vervoerder die in het hele stelsel aanwezig is. We moesten ervoor zorgen dat we de prestaties voor de reizigers omhoog kregen. Er was namelijk veel af te dingen op de prestaties die in die periode werden geleverd, wat ook de aanleiding was voor de wisseling van de directie.

De heer **Van Gerven**: Mag ik het zo zeggen dat uw focus vooral lag op het binnenlands vervoer? Mijn vraag ging over de financiële afwegingen versus het belang van de reiziger. Uw focus was minder op de hogesnelheidslijn?

De heer **Veenman**: Dat is correct. Dat volgt ook uit de rol die ik had.

De heer **Van Gerven**: U stond daarbij meer op afstand; dat lag meer bij de heer Meerstadt.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ik wil met u naar een volgend element: de discussie over de materieelbestelling. Maar meneer Elias heeft een vraag, dus ik geef hem nu even het woord.

De heer **Elias**: Twee heel kleine vraagjes. U was de baas bij Stork, een moeilijk bedrijf waar goed op de centen moest worden gelet. Dat was ook in een roerige periode. Die businesscase, dat ondernemingsplan voor HSA, was lastig. Verklaart dit dat u zei: vervelend, maar jullie moeten het maar zien op te lossen?

De heer **Veenman**: Allereerst is mijn instelling: contract is contract; we zullen dus moeten leveren wat daarin is afgesproken. Dat had niet zo veel te maken met het verschil tussen de ondernemingen Stork en de Nederlandse Spoorwegen, als wel met mijn taakopvatting met betrekking tot een contract

dat is gesloten, natuurlijk los van allerlei omstandigheden die daarbij een rol spelen.

De heer **Elias**: Ex-minister Netelenbos heeft ons verteld dat kort na de ondertekening van dat, in uw woorden, "contract is contract", de NS een batterij juristen heeft gestuurd om over dat contract te heronderhandelen. Zij is daar voor de beleefdheid bij gaan zitten. Wat was het doel van de NS?

De heer **Veenman**: Ik heb geen directe waarneming gehad van heronderhandelen of terugonderhandelen. Er is wel heel veel gesproken over afwijkende condities van het contract dat we hadden gesloten, uiteraard met de vraag wie de afwijkingen veroorzaakte en op welke manier daarvoor een compensatie kon worden gevonden. Tegelijkertijd had ik de algemene verantwoordelijkheid om het risicoprofiel van de gehele onderneming te reduceren, uiteraard inclusief hetgeen zich afspeelde binnen HSA; dat vanuit de rol van aandeelhouder.

De heer **Elias**: U denkt toch niet dat die juristen voor de gezelligheid naar dat departement gingen?

De heer **Veenman**: Ik weet niet in welke periode dat was.

De heer **Elias**: Kort na de ondertekening van dat contract.

De heer **Veenman**: Toen was ik er nog niet. Ik ben van november 2002.

De heer **Elias**: Oké. Op die kwestie komen we nog terug.

De heer **Van Gerven**: Ik wil u een aantal vragen stellen over de materieelbestelling. We hebben het nu over de periode 2004, zeg maar net voordat u het contract tekent met AnsaldoBreda. In 2004 neemt u contact op met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, eigenlijk om de noodklok te luiden over de financiële situatie van HSA. De NS koppelt de financiële situatie van HSA aan de materieelbestelling. Eigenlijk zegt de NS: we kunnen

geen of moeten minder treinen bestellen, want er moeten eerst een aantal oplossingen zijn gevonden voor HSA. Waarom wilde de NS eigenlijk minder treinen kopen dan in de concessieovereenkomst was afgesproken of om de concessie uit te voeren?

De heer **Veenman**: Ik denk dat u allereerst onderscheid zou kunnen maken tussen 2004 en 2005. In 2004 ben ik gezamenlijk met de heer Meerstadt, met de minister van Verkeer en Waterstaat ...

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u even, want daarop komen we terug. U heeft een gesprek gehad met de ministers Peijs en Zalm. Dat behandelen we later in dit verhoor. Ik wil met u terug: voordat u het contract met AnsaldoBreda tekent in 2004, neemt u contact op met het ministerie; u wilde over een aantal zaken spreken, want er konden geen treinen worden besteld; u wilde iets afspreken om tot een oplossing te komen. Kunt u daar eens op ingaan? Wat heeft u toen gedaan?

De heer **Veenman**: Ik kom dan toch op wat ik net zei. Dat gesprek is met het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevoerd, omdat er een groot aantal onduidelijkheden of onbekende zaken waren. Ik roep de dienstregeling in herinnering: op welke manier gaan we de diensten regelen? Er was veel discussie over de verbindingen Brussel-Breda en Brussel-Den Haag. Er was het vraagstuk van voldoende spoorcapaciteit. Dat is allemaal afgezet tegen wat in de concessieovereenkomst en de, daaraan voorafgaande, informatiedocumenten is verschenen. De combinatie van al dat soort elementen heeft ons ertoe gebracht om te zeggen: dit zijn allemaal omstandigheden die om een wijzigingsprocedure vragen, waarin overigens de concessie voorziet. Daarvoor ben ik samen met de heer Meerstadt bij de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën geweest.

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u, want dat is nadat u ...

De heer **Veenman**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Ja! Nadat u het contract met AnsaldoBreda hebt gesloten, hebt u met de ministers Peijs en Zalm gesproken. Of was dat vóórdat u het contract hebt gesloten?

De heer **Veenman**: Er zijn twee gesprekken geweest: een in 2004, in mijn herinnering in het midden van 2004.

De heer **Van Gerven**: Kunt u exact zijn? Het contract met AnsaldoBreda is gesloten in mei. Ik wil het volgende van u weten. U hebt twee keer gesproken met de ministers Peijs en Zalm. Was het eerste gesprek met hen na het sluiten van het contract?

De heer **Veenman**: Nee, ervoor. Ik neem even aan dat de datum van het contract correct is. In 2004 is er dat gesprek geweest over de wijzigingsprocedure. In 2005 was er het gesprek over de financiële ontwikkelingen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: voordat dat contract over het bestellen van de treinen werd gesloten, heb ik met de ministers Peijs en Zalm gesproken om de concessieovereenkomst te wijzigen. U had het over een wijzigingsprocedure. Wat stelde u concreet voor?

De heer **Veenman**: Dat was conform de structuur van de concessieovereenkomst, waarin bepalingen waren opgenomen over afwijkende condities ten opzichte van de situatie van de tekening van de concessieovereenkomst. Daarbij gaat het over reistijden, perroncapaciteit, spoorcapaciteit. Er was de clause opgenomen dat zich voor allerlei van dat soort vraagstukken en situaties wijzigingsprocedures zouden lenen. In dat eerste gesprek is doorgesproken over de vraag op welke manier we die wijzigingsprocedure zouden ingaan.

De heer **Van Gerven**: Ging dat ook over de hoogte van de concessievergoeding?

De heer **Veenman**: Nee, dat ging niet over de hoogte van de vergoeding zelf.

De heer **Van Gerven**: Het ging dus niet over die 148 miljoen die in de concessieovereenkomst was afgesproken, maar over andere praktische zaken. Althans, dat zegt u.

De heer **Veenman**: Ja, maar wel over de praktische zaken die, als ze uiteindelijk zouden leiden tot een aanpassing van de concessie, ook een effect zouden hebben op de concessievergoeding of op de claims die daaruit naar voren zouden komen. Een indirect verband is er dus altijd.

De heer **Van Gerven**: Indirect wel. Laten we heel concreet zijn: de tariefrestrictie, dus de discussie om de prijs van de kaartjes te maximeren. In dat eerste gesprek heeft u die niet aan de orde gesteld?

De heer **Veenman**: Ik denk dat wij in dat gesprek een heleboel omstandigheden hebben genoemd; niet alleen welke vraagstukken er waren, maar ook in welke oplossingsrichting we zouden kunnen denken. Nogmaals, dit was een gesprek om de procedure van een wijzigingsvoorstel door te nemen, dat nog moest komen.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dat gesprek leidde niet tot oplossingen. Klopt dat? Van de zijde van het departement, dus van de ministers, zijn er geen concrete stappen gezet in de richting van de NS, in het eerste gesprek?

De heer **Veenman**: Ik heb de indruk dat u nu de effecten en bedoeling van het tweede gesprek koppelt aan het eerste gesprek. Het eerste gesprek ging over een procesafspraken: bekijken hoe we een wijzigingsprocedure zouden ingaan.

De heer **Van Gerven**: Ja, oké. Maar u was de man die moest beslissen over hoeveel treinen er bij AnsaldoBreda moesten worden besteld; u was daar de eerstverantwoordelijke voor. Wat hebt u besloten?

De heer **Veenman**: Gezamenlijk -- want daar zat HSA, de directie en vervolgens ook onze raad van commissarissen bij -- hebben wij, gelet op de risico's die wij op dat moment zagen en waarvoor die wijzigingsprocedure zou moeten worden gestart, gezegd dat er nog veel onduidelijkheden waren. Ik rekende het tot mijn taak om ervoor te zorgen dat het risicoprofiel in ieder geval niet zou worden verhoogd. Daarom hebben wij toen gekozen voor een kleiner aantal treinen, met de mogelijkheid om daarna door te gaan met een groter aantal treinen, in de vorm van een optie. Op dat moment speelde ook nog de vraag of we niet zouden kunnen denken aan een ingroeimodel; dan zouden er bij de start ook minder treinen nodig zijn. Een en ander heeft uiteindelijk geleid tot een besluit, waarbij wij aan onze raad van commissarissen twee varianten hebben voorgesteld: allereerst de variant waarin niet tot ingroei werd overgegaan, waarbij de meeste treinen moesten worden besteld; en als er wel sprake van een ingroeivariant zou zijn, zouden we beginnen met een kleiner aantal en na verloop van tijd de overige treinen invoeren die in de optie waren afgesproken.

De heer **Van Gerven**: Er was een variant van 16 plus 10 treinen; de oorspronkelijke opzet. Daarop hebben zowel AnsaldoBreda als Alstom geboden. We hebben het nu over december 2003. Hoe kan het dat dit te elfder ure is gewijzigd? U zei dat dit gebeurde met de instemming van HSA, maar is het niet zo dat HSA een bod van 16 plus 10 treinen heeft voorgesteld?

De heer **Veenman**: Het is correct dat dat voorstel ergens heeft gelegen, maar we hebben als directie en later ook met de raad van commissarissen de risico's en onbekendheden afgewogen en we hebben geoordeeld dat het verstandiger was om het in een optie te doen; dus niet in één keer dat grote aantal treinen te bestellen.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar die optie is teruggebracht. Eerst had u de optie van 16 plus 10, later werd het de optie 12 plus 7.

De heer **Veenman**: Ik roep in herinnering wat ik daarstraks zei, namelijk dat er nog vele zaken onduidelijk waren, onder meer met onze Belgische collega's.

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp dat u, vanuit uw aandeelhoudersrol, het aantal terug heeft willen brengen. Maar mij gaat het erom dat HSA iets anders wilde en feitelijk ook iets anders heeft besteld dan u als aandeelhouder wilde.

De heer **Veenman**: Dit ging overigens in twee fasen, maar het was in de vorm van een optie, om het risicoprofiel te verlagen. Wij wilden verdere duidelijkheid krijgen over hetgeen tussen de landen Nederland en België was afgesproken over de bediening.

De heer **Van Gerven**: Ik snap uw punt als aandeelhouder, maar we mogen toch concluderen dat u in de positie van aandeelhouder als het ware tegen HSA hebt gezegd: we moeten er minder gaan bestellen in het kader van kostenbesparing. Het was natuurlijk een uitdagende businesscase.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dus dat klopt. Er zijn er 12 plus 7 besteld; dus met een optie op 7. Beide opties worden voorgelegd aan zowel Alstom als AnsaldoBreda. We moeten constateren dat Alstom afhaakt. Wat wist u daarvan?

De heer **Veenman**: Op dat moment wisten wij dat het aantal bieders in de loop van de tijd betrekkelijk klein was geworden.

De heer **Van Gerven**: U kende de namen van de twee bieders?

De heer **Veenman**: In de tenderprocedure hebben wij de grootst mogelijke zorgvuldigheid betracht om, zeg maar, niet in de keuze terecht te komen; die

werd door het tenderteam gemaakt. Uiteraard kenden wij het aantal partijen dat zich had ingeschreven.

De heer **Van Gerven**: Laten we november 2003 nemen: u wist op dat moment dat er nog twee over waren, maar u wist niet welke twee?

De heer **Veenman**: Op dat moment, bij de besluitvorming rond de reductie, wisten wij welke twee partijen erop hadden geboden, inclusief op de vraag met de verlaging van het aantal treinen, zoals in de tenderprocedure.

De heer **Van Gerven**: Toen wist u dat het ging om Alstom en AnsaldoBreda.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt kunnen zien dat Alstom is afgevallen. Dat klopt?

De heer **Veenman**: Dat hebben wij geconstateerd, alhoewel ik heb begrepen dat er in de tenderprocedure al sprake was van een aantal opties op verschillende terreinen. Ondanks dat heeft Alstom gemeend te moeten afhaken bij die bieding.

De heer **Van Gerven**: Er was al gevraagd om een definitief bod, een "best and final offer" in vaktermen. Toch werd daarna weer een nieuw bod gevraagd.

De heer **Veenman**: In mijn herinnering bestond dat "best and final offer" ook uit een optie van meer of minder treinen, en daar hebben partijen ook op geboden.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat dat binnen de regels van het contract viel, dus dat de aantallen weer mochten worden gewijzigd, ook nadat er was gevraagd om een laatste, definitief bod te doen.

De heer **Veenman**: Zoals ik het in die tijd heb begrepen, zat in die vraag om het laatste bod de optie om meer of minder treinen af te nemen. Dat was geen verrassing.

De heer **Van Gerven**: Wist u dat een van de partijen zou afvallen als het bod verder zou worden verlaagd?

De heer **Veenman**: Nee, dat wist ik niet; dat hebben we daarna uitgevonden.

De heer **Van Gerven**: U dacht toch nog twee partijen over te houden?

De heer **Veenman**: Ja, daar gingen we van uit, want dat zat ook in de voorwaarden.

De heer **Van Gerven**: Oké. We moeten constateren dat dat niet is gebeurd. Kun je zeggen dat NS door uw handelwijze en beslissing, zeg maar, in de fuik van AnsaldoBreda terecht is gekomen?

De heer **Veenman**: Nee, ik denk niet dat daar sprake van is. Ik herhaal: de tweede partij, Alstom, wist dat er de mogelijkheid was om een bod uit te brengen terwijl het aantal kon wijzigen ...

De heer **Van Gerven**: Ik wil u weer even onderbreken. Natuurlijk had Alstom kunnen bieden; het is duidelijk dat u dat wilt zeggen. Maar wij zeggen: Alstom is om moverende redenen afgehaakt. We hebben daar vanmorgen bij het verhoor het een en ander over kunnen horen. AnsaldoBreda bleef de facto over, door uw keuze om minder treinen te bestellen. Dat is toch wat we kunnen constateren?

De heer **Veenman**: Feitelijk hebt u gelijk, daarna was er nog één over.

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij om de feitelijkheden. Elke partij had haar eigen afwegingen, maar we kunnen toch constateren dat, doordat u in laatste instantie het aantal treinen hebt teruggebracht, alleen AnsaldoBreda

overbleef om verder mee te onderhandelen, zeker in de overgangperiode 2002-2003-2004.

De heer **Veenman**: Dat is feitelijk correct, maar de oorzaak lag niet zozeer bij HSA, maar bij Alstom, dat heeft besloten om niet mee te gaan met hetgeen eerder in de tender lag besloten. Dat is dus Alstoms keuze geweest.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar ik constateer dat doordat het aantal bestelde treinen is verlaagd, uiteindelijk alleen AnsaldoBreda nog een bod heeft gedaan.

De **voorzitter**: Meneer Veenman, we hebben een verhoor gehad met de heer Döbken, de eerste directeur van HSA. Hij heeft duidelijk gemaakt dat het, gelet op het totaalaantal eisen dat aan het materieel werd gesteld, wel heel ingewikkeld was voor de industrie om een goed aanbod te doen. Maar toen de NS besloot om het aantal te reduceren, ervoer hij dat als een fuik waar nog een touw omheen werd getrokken.

U presenteert het vandaag verhalend. Ik zeg expres "verhalend", want eigenlijk wil ik dat u wat strakker antwoord geeft op de vragen; daarom wijs ik u daar nu even op. U stelt eigenlijk dat het allemaal in goed overleg is gegaan, dat er wat discussie over was, dat de aantallen wat naar beneden moesten en dat de partijen het hadden kunnen doen. Hoe duidt u in dat geval de vrij duidelijke uitspraak van de heer Döbken dat hij dit ervoer als een fuik met een touw erom? Ik wil dus een wat strakker antwoord.

De heer **Veenman**: Ik heb die ervaring in ieder geval niet. Ik probeer ook zo duidelijk mogelijk te zijn. Om vanwege het grote aantal onzekerheden het risico te reduceren, viel het besluit om met een kleiner aantal treinen te beginnen. Dat viel binnen de aanbiedingsnormen. Alstom heeft toen besloten om niet meer mee te doen. Dan blijft er één over. Als de heer Döbken dat ervaart als een "fuik", zijn dat zijn woorden.

De **voorzitter**: Hebben jullie er contact over gehad dat dit voor de industrie een enorm ingewikkelde opdracht was? Wij kregen dat vanochtend

geïllustreerd. Het ging om een heel gering aantal van een heel nieuw type trein, waarvoor een enorme investering nodig was. Het zou al heel lastig zijn voor 26 treinen. Siemens doet voor onder de 26 treinen niet eens een aanbieding. Het zijn er dus al zo weinig. Er zit een nieuwe directeur en die moet dat doen. Vervolgens krijgt deze er nog een opdracht bij, namelijk een reductie van het aantal. Heeft u het daar helemaal over gehad?

De heer **Veenman**: Wij reduceerden het aantal bij de start. Het is nooit de bedoeling geweest om het aantal definitief te reduceren. Die mogelijkheid zat in de tendervoorwaarden ...

De **voorzitter**: Ik vraag u of u het daarover hebt gehad, meneer Veenman.

De heer **Veenman**: Er is discussie geweest bij de vraag om de goedkeuring voor investeringen aan onze raad van commissarissen. Dit is gezamenlijk door de HSA-directie, de stuurgroep en de directie van de NS besproken en naar de raad van commissarissen gegaan. Wij hebben het daar dus over gehad.

De **voorzitter**: U hebt het erover gehad dat HSA op dat moment al een best and final offer had gevraagd aan een industrie die al miljoenen had uitgegeven om een goed aanbod te doen. Er is al geïllustreerd dat die industrie 1.100 vragen heeft beantwoord, om maar aan de voorwaarden voor een goed aanbod te kunnen voldoen. Ineens komt er die reductie van het aantal. Maar goed, u hebt het daar dus over gehad. Kunt u iets meer kleuring geven aan dat gesprek? Hoe is dat gegaan? Zo veel jaren later wordt dit dus nog ervaren als een fuik met een touw erom.

De heer **Veenman**: Ik denk dat er op dat moment begrip was voor het feit dat wij vanuit onze aandeelhouderspositie het risico wilden reduceren.

Nogmaals, er stonden nogal wat vraagstukken open. De HSA-directie was zich daarvan bewust. We hebben gezamenlijk met de stuurgroep en de directie van de NS dat besluit genomen. Zo hebben we het ook voorgelegd

aan onze raad van commissarissen. We hebben deze gevraagd om goedkeuring voor die investeringen.

De **voorzitter**: Oké, helder.

De heer **Van Gerven**: Nog even iets over de aantallen. Kon de concessieovereenkomst met het beperkte aantal bestelde treinen worden uitgevoerd?

De heer **Veenman**: Als er duidelijkheid zou zijn over de bediening van Brussel-Breda en Brussel-Den Haag en er gebruik zou worden gemaakt van de afgesproken opties, is het antwoord: ja, maar onder de voorwaarde dat onze Belgische collega's de treinen ook zouden bestellen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat in de concessieovereenkomst was afgesproken dat alle ritten tussen Den Haag-Breda-Brussel en Amsterdam-Breda-Brussel zouden kunnen worden uitgevoerd met die twaalf treinen plus die optie op zeven?

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe kan het dan dat u spreekt over een langzamer ingroeipad dan in de concessieovereenkomst was overeengekomen?

De heer **Veenman**: In mijn herinnering heeft de concessieovereenkomst altijd de mogelijkheid van een ingroeipad gekend, dus dat er niet met de volle dienstregeling zou worden begonnen ...

De heer **Van Gerven**: Als ik u mag onderbreken: zeker, maar het ingroeipad is niet verlengd?

De heer **Veenman**: ... en daarom zijn de opties, om het zo te zeggen, "gelicht" en zijn de overige treinen ook besteld.

De heer **Van Gerven**: Zegt u nu dat de ingroeiperiode niet is verlengd?

De heer **Veenman**: Nee, die is niet verlengd. We hebben gekeken naar de mogelijkheid van een ingroei, dus dat we met minder treinen zouden beginnen. Uiteindelijk is dat er niet uitgekomen, zijn we met de opties verdergegaan en hebben we dus de volledige vloot besteld; nogmaals: met uitzondering van hetgeen door België besteld had moeten worden.

De heer **Van Gerven**: Dat vind ik toch vreemd. U komt eerst tot de conclusie dat u treinen moet bestellen om de concessieovereenkomst uit te kunnen voeren. Dan is er sprake van zestien en een optie op tien. U zegt dat het ministerie niet akkoord ging, dus dat u die concessieovereenkomst gewoon moest uitvoeren. Dan kunt u dat ineens met twaalf treinen en die optie op zeven?

De heer **Veenman**: Op dat moment hadden we natuurlijk nog niet de duidelijkheid die nog moest komen over de bediening tussen Breda, Brussel en Den Haag. We hebben het dan over de dienstregeling zoals we die nu kennen.

De heer **Van Gerven**: We hebben het dan alleen over de dienstregeling Amsterdam-Brussel, niet over de dienstregeling Den Haag-Breda-Brussel. De treinen daarvoor heeft u toen niet besteld.

De heer **Veenman**: Ook onze Belgische collega's niet.

De heer **Van Gerven**: Om die reden bent u teruggedaan van 16 plus 10 naar 12 plus 7.

De heer **Veenman**: In mijn herinnering was dat voldoende voor de basisdienstverlening.

De heer **Van Gerven**: Goed.

Ik ga met u naar het gesprek met de ministers Peijs en Zalm. Ik heb het nu over juli 2004, dus het tweede gesprek.

De heer **Veenman**: Dat was het eerste gesprek. In mijn herinnering was in 2005 het tweede gesprek.

De heer **Van Gerven**: Dat begrijp ik niet. U hebt zojuist gezegd dat het eerste gesprek met Peijs en Zalm is geweest vóór de ondertekening van het contract. Het contract is getekend in mei 2004. Nu zegt u dat het eerste gesprek in juli 2004 was. Hoe zit het nou?

De heer **Veenman**: Nogmaals, in mijn herinnering was in juli 2004 het eerste gesprek. Ergens in de loop van 2005, dat zal ook rond de zomer zijn geweest, was het tweede gesprek. Het eerste gesprek ging met name om een procesafspraken: hoe gaan we met elkaar de wijzigingsprocedure opstarten, wat is daar allemaal voor nodig?

De heer **Van Gerven**: Meneer Veenman, u zei zojuist: het eerste gesprek dat ik met de ministers Peijs en Zalm heb gehad, was voordat wij het contract met AnsaldoBreda tekenden. Dat klopt toch?

De heer **Veenman**: In dat geval heb ik die twee door elkaar gehaald. Dat spijt me.

De heer **Van Gerven**: Dus dat klopte niet.

De heer **Veenman**: In juli was er dat eerste gesprek over de wijzigingsprocedure.

De heer **Van Gerven**: Maar voordat u dat contract hebt getekend, hebt u toch wel contact met het ministerie gehad?

De heer **Veenman**: Ik heb daar geen direct contact over gehad, in mijn herinnering.

De heer **Van Gerven**: Volgens stukken die wij hebben, hebt u in april, dus voordat het contract is getekend, wel contact gehad met het ministerie. U hebt toen uitvoerig met het ministerie gesproken. Het was kennelijk geen persoonlijk gesprek, want dat was daarna. U hebt toen uitvoerig met het ministerie gesproken over de slechte financiële situatie waarin HSA al op dat moment verkeerde, althans volgens de vooruitzichten.

De heer **Veenman**: In mijn beleving was dat in 2005. In 2004 was het eerste gesprek, en dat ging toen over de nog openstaande vraagstukken in relatie tot de concessie.

De heer **Van Gerven**: Hebt u in april 2004 de noodklok geluid bij het ministerie?

De heer **Veenman**: Wij hebben gesproken over de noodzakelijkheid van het aanroepen van de wijzigingsprocedure, omdat er een aantal omstandigheden liepen buiten het contract en buiten de concessie.

De heer **Van Gerven**: Waar ging het toen over? Betrof dat het garantiekapitaal? Betrof dat die 44 miljoen aan investeringen, dat startkapitaal van HSA?

De heer **Veenman**: Dat ging over de gemaakte concessieafspraken. Daarin waren artikelen opgenomen over bijzondere of afwijkende omstandigheden; die zouden aanleiding kunnen geven voor een wijzigingsvoorstel. Daar is toen over gesproken. Wij vonden dat er meer dan voldoende op tafel lag om die wijzigingsprocedure in te gaan ...

De heer **Van Gerven**: Even heel concreet, meneer Veenman: hebt u in april 2004 tegen het ministerie gezegd dat u een faillissement van HSA voorzag?

De heer **Veenman**: In mijn beleving was dat pas in 2005, in dat tweede gesprek.

De heer **Van Gerven**: U zegt: in 2004 hebben wij nog niet tegen het ministerie gezegd dat deze businesscase, het ondernemingsplan van HSA, zo'n moeilijke zaak was dat u een faillissement voorzag?

De heer **Veenman**: Nee. Wel dat er zo veel afwijkende condities waren dat wij met elkaar die wijzigingsprocedure in zouden moeten gaan.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus niet gezegd: er dreigt een faillissement, dus we moeten nu, voordat wij die treinen bestellen, gaan spreken.

De heer **Veenman**: Nee, want dat was in 2005 het onderwerp van gesprek.

De heer **Van Gerven**: Oké, dus u verklaart hier, op dit moment, dat dat later was.

Ik ga met u naar het gesprek met de ministers Peijs en Zalm in juli 2004. Eind 2003 stuurt HSA een brief naar het ministerie waarin er wordt gewezen op het risico van een faillissement. In 2004 neemt uzelf contact op met de ministers Peijs en Zalm. Wat was er eigenlijk veranderd sinds eind 2003 en de ondertekening van de concessie eind 2001, waardoor u werd genoodzaakt om de alarmbel te luiden?

De heer **Veenman**: Dat waren de omstandigheden die ik zojuist uitlegde. Het ging toen over de rijdtijden, met name in België, waar 17 minuten vertraging ...

De heer **Van Gerven**: Mag ik u even onderbreken? Eind 2003 stuurde HSA een brief naar het ministerie waarin werd gewezen op het risico van een faillissement. Kent u die brief?

De heer **Veenman**: Daar heb ik geen herinnering van. De brief is ook niet aan mij gestuurd.

De heer **Van Gerven**: Het is toch tamelijk ernstig als HSA een brief naar het ministerie stuurt waarin de noodklok wordt geluid?

De heer **Veenman**: Dat had via de stuurgroep bekend moeten zijn. Maar nogmaals, ik heb dat niet scherp in beeld.

De heer **Van Gerven**: U neemt dus zelf contact op met de ministers Peijs en Zalm. Ik neem dan aan dat die brief en de situatie bij HSA de aanleiding waren om dat te doen.

De heer **Veenman**: Niet zozeer, want ik had er geen beleving van dat er een faillissement dreigde. Er waren zo veel afwijkende condities en de concessieovereenkomst voorzag erin dat we in gesprek konden gaan over een wijzigingsroute. Dat was het onderwerp van gesprek, op grond van een aantal constatering van HSA. Ik noemde die u zojuist: rijtijden, spoorcapaciteit, perroncapaciteit; een hele serie afwijkende situaties.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich dus niet herinneren dat HSA eind 2003 een brief heeft gestuurd naar het ministerie, waarin deze de noodklok luidde omdat er een faillissement zou dreigen?

De heer **Veenman**: Nee, en zeker niet in die bewoordingen.

De heer **Van Gerven**: Goed. U neemt dus contact op met Peijs en Zalm. Klopt het dat u de mogelijkheid hebt voorgesteld om de prijzen van de treinkaartjes te maximaleren, dus de tariefrestrictie, in ruil voor een korting op de concessievergoeding?

De heer **Veenman**: Daarvan kan ik me in ieder geval het volgende herinneren. Nogmaals, dat was een procesafpraak om te bekijken hoe wij die wijzigingsprocedure in zouden gaan. Er is een groot aantal elementen genoemd die aanleiding gaven voor de start van zo'n wijzigingsprocedure. Ongetwijfeld is er ook gesproken over de manier waarop we het zouden

kunnen oplossen, maar als gevolg van de wijzigingsprocedure en niet zozeer als insteek.

De heer **Van Gerven**: U weet niet of er is gesproken over de tariefrestrictie?

De heer **Veenman**: Ik kan me niet anders voorstellen dan dat we dat wel hebben gedaan, maar in een oplossingszin en niet zozeer als een aanleiding om de wijzigingsprocedure in te gaan.

De heer **Van Gerven**: U zegt: de aanleiding voor de wijzigingsprocedure was een andere, maar bij die wijzigingsprocedure hebben we ook die tariefrestrictie aan de orde gesteld.

De heer **Veenman**: Aan de kant van de oplossingen.

De heer **Van Gerven**: Dus aan de kant van de oplossingen. Toch is het natuurlijk de vraag of de NS, ook gelet op het belang van de reiziger, niet zelf de taak had om afspraken na te komen en HSA van een faillissement te redden.

De heer **Veenman**: Wij hebben daarvoor allerlei bepalingen opgenomen en middelen ter beschikking gesteld om het voor HSA mogelijk te maken om die concessie uit te voeren.

De heer **Van Gerven**: Had de NS op dat moment niet meer moeten doen?

De heer **Veenman**: Allereerst hebt u kunnen zien dat het garantiekapitaal in de loop van de tijd, bij de onderhandelingen voordat ik aan deze functie begon, was verhoogd tot 200 miljoen euro. Dat bedrag is overigens feitelijk naar 240 miljoen gelopen.

De heer **Van Gerven**: Dat klopt; die 200 miljoen, dus het garantiekapitaal, is verhoogd, maar daarvoor is de concessievergoeding met 12 miljoen verlaagd. Daar stond dus iets tegenover, toch?

De heer **Veenman**: Dat is correct, maar dat garantiekapitaal stáát dus wel en de aandeelhouder heeft er inmiddels voor getekend om dat bedrag ter beschikking te stellen. Ik noem u nu even het eigen vermogen van de onderneming dat ter beschikking is gesteld, en de 200 miljoen, die later 240 miljoen zijn geworden, in de valuta van dat moment. Bij elkaar is dat een grote som geld. Daarnaast was er garantie om het mogelijk te maken dat het materieel werd aangeschaft, 50 miljoen om een werkplaats te onderhouden en helemaal aan het eind nog een keer 50 miljoen aan liquiditeitsoverbrugging ...

De heer **Van Gerven**: Dan praten we over veel later. Het gaat mij nu om de periode 2004, waarin toch andere vragen spelen. De NS had er toch belang bij dat er geen concurrent op die hsl zou komen?

De heer **Veenman**: Daarom hebben we dat kapitaal ter beschikking gesteld, daarom hebben we de garanties gegeven ...

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar dat was afgekaart.

De heer **Veenman**: Tegelijkertijd vonden we het van belang om ervoor te zorgen dat alle activiteiten van de NS uit de verliezen zouden komen. In het kader van de continuïteit van alle activiteiten hebben we dat ter beschikking van HSA gesteld.

De heer **Van Gerven**: U zei: wij doen dan niet meer, omdat het te verlieslatend is. Mag ik dat concluderen?

De heer **Veenman**: Nee, we hebben gezegd: er is een grote hoeveelheid kapitaal en garanties ter beschikking gesteld en we zullen er alles aan doen om te bekijken of we dit binnen dat kader tot een oplossing kunnen brengen.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar die 44 miljoen en die 200 miljoen waren al afgesproken, als uitkomst van de concessieovereenkomst. We zijn nu in

2004. HSA spreekt dan zelf van een dreigend faillissement. U ziet dat het niet goed gaat. Er zijn in dat geval twee wegen. U kunt naar het ministerie gaan, dus naar de overheid, en proberen om zo tot oplossingen te komen. Maar de NS was geen onbemiddeld bedrijf; het had grote reserves. Had NS niet gewoon zelf meer moeten doen, in het licht van het feit dat het er groot belang bij had om de hsl en die concessieovereenkomst te behouden?

De heer **Veenman**: Met de kennis van dat moment hebben wij geen aanleiding gezien om die bedragen te verhogen. We hebben later wel additionele middelen ter beschikking gesteld.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat niet gedaan. Had u het wel kunnen doen?

De heer **Veenman**: Wij hebben dat niet gedaan; dat was het besluit.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag was: u hebt het niet gedaan. Wij weten dat. U herhaalde dat ook net. Mijn vraag was wel: had u het kúnnen doen?

De heer **Veenman**: Dat is een "what if"-vraag. Wij hebben dat niet gedaan. Wij hebben onze afwegingen gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Nee, dat is geen "what if"-vraag; het is gewoon de concrete realiteit. Begin 2004 bent u aandeelhouder. U ziet een verliesgevende businesscase van HSA. U kunt twee dingen doen. Als aandeelhouder kunt u plussen, dus er nog wat extra instoppen, waardoor de zaak op een gegeven moment wel gaat lopen. Mijn vraag was of dat had gekund.

De heer **Veenman**: U combineert nu een aantal dingen, maar die zijn ook op een andere manier te combineren. HSA heeft voorzien dat het heel erg moeilijk zou worden. Ik geloof graag van u dat daarover correspondentie is geweest. Maar daarbij is ervan uitgegaan dat de wijzigingsprocedure niet kon worden ingeroepen; dan zou het er somber uit gaan zien. Het ging juist over het starten van de wijzigingsprocedure, om datgene wat ...

De heer **Van Gerven**: Nee, meneer Veenman, er gaat iets aan vooraf en daarnaar vraag ik u. Het kan dat u die wijzigingsprocedure hebt bepleit. De vraag van de commissie is echter: had NS, omdat zij ontzettend veel belang aan die hogesnelheidslijn hechtte en daarom ook ontzettend hoog heeft geboden, zelf niet wat extra moeten investeren of aan HSA moeten lenen, waardoor men niet naar de overheid had hoeven gaan? Mijn vraag is of dat had gekund. U hebt dat niet gedaan, maar mijn simpele vraag is: had het gekund, ja of nee?

De heer **Veenman**: Ja, dat had gekund.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dat is wat ik wilde weten.

In eerdere verhoren is aan bod gekomen dat de strategische waarde voor NS van de hsl-concessie destijds bij de hoogte van het bod is opgeteld. Die is voor het concern als geheel van belang, maar zit niet in de businesscase van HSA. Het ging immers om een strategische waarde en daar staat geen concreet businessplan tegenover. Had het NS-concern als geheel die strategische waarde -- 20 miljoen, of volgens Timmer 28 miljoen -- niet dienen op te brengen?

De heer **Veenman**: In de periode waar ik iets over kan zeggen zijn de feiten als volgt. Wij zijn gestart met de concessieovereenkomst die er lag. We hebben ons helemaal niet meer afgevraagd hoe die tot stand was gekomen, ook niet de sommen die daarbij hoorden. We hebben gezegd: dit is de verplichting die wij zijn aangegaan en wij zullen ons ervoor inzetten om het voor elkaar te krijgen. Ik haal nu even iets terug uit de discussie van daarnet: inderdaad, als er omstandigheden buiten HSA zouden zijn waarvoor het ministerie verantwoordelijk was, was het natuurlijk onze plicht om ervoor te zorgen dat, waar de verantwoordelijkheid lag, en niet ter afwending van ...

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u bent toch verantwoordelijk voor de strategische waarde? Ik zie aan u dat u ja zegt. Is het dan niet logisch dat die strategische waarde niet op het bordje van de overheid wordt gelegd, maar door het concern in zijn geheel wordt opgehoest?

De heer **Veenman**: Hier lijkt mij sprake van een misvatting. De strategische waarde kwam niet op het bordje van de overheid, maar er waren afwijkende condities van de gemaakte concessieovereenkomst, en daarin was de mogelijkheden geboden om een wijzigingsprocedure in te gaan. De vooruitzichten voor HSA, die buiten haar schuld in deze situatie terecht zou komen ...

De heer **Van Gerven**: U gaat nu met een omweg naar iets anders. Ik wil alleen van u horen of u het ermee eens bent dat de strategische waarde, in de orde van 20 tot 28 miljoen, voor rekening van het moederconcern NS behoort te komen; dus of zoiets niet de ordentelijke gang van zaken is. Allerlei andere kosten zijn weer een ander verhaal. Het gaat mij puur om die strategische waarde.

De heer **Veenman**: In het begin heb ik u gezegd dat wij de zaak als een zeer gestrechte businesscase beschouwden, nog los van de lucht, de strategische waarde of iets anders wat erin zou zitten.

De heer **Van Gerven**: Nee, daar komen wij nog over te spreken. Mijn vraag ging over de strategische waarde: hoort die 20 tot 28 miljoen niet gewoon te worden opgebracht door de NS, het moederconcern, en niet de HSA? De NS had immers geboden.

De heer **Veenman**: Uiteindelijk is er de businesscase. Er is draagvlak om ervoor te zorgen dat alle gemaakte afspraken ...

De heer **Van Gerven**: Wilt u antwoord geven op mijn vraag? Ik stelde u een heel concrete vraag.

De heer **Veenman**: Dan is het antwoord: nee.

De heer **Van Gerven**: U vindt dat die strategische waarde niet door het moederconcern moet worden opgebracht?

De heer **Veenman**: Nee, die hoort bij de activiteiten zelf. Zo is de businesscase opgebouwd.

De heer **Van Gerven**: Goed. Hebben Verkeer en Waterstaat en Financiën u gevraagd om zelf meer te doen, bijvoorbeeld meer werkkapitaal of meer garantiekapitaal storten? Was dat een vraag?

De heer **Veenman**: In welke periode?

De heer **Van Gerven**: In die periode, dus 2004. In 2005 hebt u nog een keer met het ministerie gesproken. Heeft het ministerie toen tegen u gezegd: er is kennelijk een probleem met HSA, dus verhoog het kapitaal maar, dus die 200 miljoen, of het werkkapitaal?

De heer **Veenman**: Er zijn meerdere besprekingen geweest. Nogmaals, ik verbind die wijzigingsprocedure hieraan. Die vraag is er ongetwijfeld geweest. Ongetwijfeld is ook het antwoord geweest dat we dat niet van plan waren.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat dus afgewezen. De heer Elias heeft nog een vraag op dit punt?

De heer **Elias**: Jawel, vooral omdat de heer Veenman zei dat het eerste gesprek met de ministers Peijs en Zalm in juli 2004 plaatsvond, dus nadat er al over het bestellen van treinen was besloten, en het tweede gesprek in 2005. Mag ik uw geheugen wat oprispen, meneer Veenman? Wij beschikken over interne stukken van eind april 2004, waarin verslag wordt gedaan van hoe dat gesprek tussen u en minister Peijs is verlopen. Omdat de treinen moesten worden gekocht, zou de businesscase opnieuw aan de orde zijn. U hintte daar al op: de reizigersaantallen namen af, er vochten zich vliegende prijsvechters in de markt in, de prijzen waren niet meer reëel, de groei op bijvoorbeeld het hoofdrailnet was gestagneerd. U heeft al dat soort ontwikkelingen aan de minister voorgehouden, en wel met zo'n

indringendheid dat u minister Peijs het advies gaf om minister Zalm in de marge van de ministerraad van eind april aan te spreken; er moest namelijk het een en ander gebeuren omdat de NS de noodklok had geluid. Als ik u dit allemaal vertel, herinnert u zich dan wel dat u, nog voordat die treinen werden besteld, dat gesprek hebt gevoerd?

De heer **Veenman**: Ik herinner me dat gesprek, maar dat gesprek ging over meer dan wat u net opsomde. Dat gesprek ging ook over de afwijkende condities ten opzichte van de concessieafpraak. Het ging ook over reistijden, over de afspraken tussen Nederland en België, over de perroncapaciteit en over spoorcapaciteit. Daarnaast ging het over de andere ontwikkelingen van destijds.

De heer **Elias**: Maar dit was dus zeker niet een gesprek dat alleen een procesafpraak behelsde, zoals u net zei.

De heer **Veenman**: Over de procesafpraak ging het vervolgens in het tweede gesprek, met minister Zalm. Uit de gesprekken op het ministerie van Verkeer en Waterstaat was gebleken dat dit een omvangrijke operatie was. Elke wijziging van een bestaande concessie, tot stand gekomen in deze periode van marktwerking, vroeg om de instemming van de minister van Financiën. Daarom hebben we dat gesprek gezamenlijk gevoerd.

De heer **Elias**: Zeker, maar in dat geval moet er net een of ander misverstand zijn geweest, toen het alleen maar over een proces ging. U herinnert zich dat u eind april 2004 een indringend gesprek met minister Peijs voerde. Er zouden -- ik zeg het maar even simpel -- beroerde ontwikkelingen aankomen en u zou serieus moeten gaan kijken naar oplossingen. En minister van Financiën Zalm zou daarbij moeten worden betrokken.

De heer **Veenman**: We moeten weer even terug. Er zijn afwijkingen ten opzichte van de afgesproken concessie; die waren de aanleiding om dat gesprek in te gaan. En uiteraard zijn er daaromheen ook een aantal ontwikkelingen van dat moment besproken; er is toen gezamenlijk gezegd

dat het een gesprek met de minister van Financiën vergde om te kunnen bekijken hoe we die wijzigingsprocedure in zouden kunnen gaan.

De heer **Elias**: Er was dus een causaal verband met het probleem van het voorgenomen te hoge aantal te bestellen treinen? Dat stond daarmee dus in relatie?

De heer **Veenman**: De onduidelijkheid over de bediening van Breda-Brussel en Brussel-Den Haag lag toen ook nog op tafel. Ook voor die onduidelijkheid moesten we in de concessievoorwaarden een oplossing vinden.

De heer **Elias**: Ja, maar dat was uw probleem; u had dat namelijk laten afkopen. De NS ging van de 178 miljoen uit dat royale bod terug naar 148 miljoen, omdat die reële problemen met de Belgen en de Fransen waren gekapitaliseerd; die waren dus afgetrokken van die 178 miljoen, waardoor u op 148 uitkwam. Dat lag dus op uw bordje. Die risico's waren afgekocht door de Staat.

De heer **Veenman**: Niet de afspraken die zijn gemaakt tussen de Staat der Nederlanden en de Belgische staat over de manier waarop dat tot stand zou komen. Het was de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat om ervoor te zorgen dat de Belgische spoorwegen van hun overheid de instructie zouden krijgen om daaraan gehoor te geven. De overige risico's, die er ook waren, waren onder die som begrepen. Het ging daarbij over afstemming, specificatie en het aantal treinen en over hoe je een en ander in elkaar zou moeten steken, ook met betrekking tot het onderhoud.

De heer **Elias**: U herinnert zich dus goed dat u met minister Peijs hebt gesproken ter voorbereiding van het gesprek tussen u, minister Peijs en minister Zalm?

De heer **Veenman**: Ja, in aanwezigheid van de heer Meerstadt.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog even met u spreken over de strategische waarde. U zegt dat die was verwerkt in het HSA-ondernemingsplan. De bescherming van het monopolie van NS moest dus worden opgebracht door HSA.

De heer **Veenman**: Het was een integraal onderdeel van de businesscase. Ik zei al eerder dat die zeer uitdagend was, maar wel realiseerbaar.

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

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Had HSA de concessie terug kunnen geven, omdat de onderneming niet levensvatbaar leek of bleek?

De heer **Veenman**: In een concessieovereenkomst zitten altijd verschillende opties. Ja, dat had dus gekund. De overheid had ook de concessie terug kunnen nemen toen daar volgens de concessievoorwaarden aanleiding voor was. Van geen van beide opties is gebruikgemaakt.

De heer **Van Gerven**: Had HSA de concessie terug móéten geven, omdat het geen levensvatbare onderneming bleek?

De heer **Veenman**: Dat kon op dat moment nog niet worden vastgesteld, maar de vooruitzichten waren somber. Zeker in een later stadium hebben we dat wel degelijk binnen de directie besproken: zouden we de concessie teruggeven als het niet kon of zou de overheid de concessie terugnemen, als het niet kon of niet zou worden ingevuld?

De heer **Van Gerven**: U vindt niet dat u het terug had moeten geven. Dat was namelijk mijn vraag.

De heer **Veenman**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Was het behoud van de concessie, die overigens nog moest ingaan, eigenlijk in gevaar?

De heer **Veenman**: Ik weet niet in welke zin u "het behoud" bedoelt.

De heer **Van Gerven**: We spreken nu over de periode-2004. Als het niet uitvoerbaar blijkt, lijkt het me in gevaar.

De heer **Veenman**: Het was op dat moment zeker uitvoerbaar. Als een aantal van de condities die ik u net heb beschreven in een wijzigingsprocedure konden worden meegenomen, kon het nog steeds.

De heer **Van Gerven**: U hebt al gezegd dat u met Meerstadt en minister Peijs hebt gesproken en daarna een gesprek hebt gehad met minister Zalm erbij. Met welke verwachting gingen u en minister Peijs naar minister Zalm?

De heer **Veenman**: Bij het eerste gesprek was er de verwachting dat we met elkaar in ieder geval helderheid konden krijgen over wat er allemaal nodig zou zijn om zo'n wijzigingsprocedure in te gaan. In het tweede gesprek was de verwachting, of in ieder geval die van mij, dat de heer Zalm aan de minister van Verkeer en Waterstaat de ruimte zou geven om tot andere afspraken te komen.

De heer **Van Gerven**: Minister Peijs wilde die wijzigingsprocedure dus wel op enigerlei wijze ingaan. Daarvoor moest ze wel bij Zalm -- om het even op zijn Brabants en katholieks te zeggen -- te biecht.

De heer **Veenman**: Bij alles wat gaat over de inkomsten voor de Staat, in dit geval de gebruiksvergoeding en de concessievergoeding, heeft het ministerie van Financiën natuurlijk een functie. Ik begrijp dus wel dat we daarvoor langs moesten bij de minister van Financiën.

De heer **Van Gerven**: De minister was wel genegen om bepaalde stappen te zetten?

De heer **Veenman**: In het tweede gesprek was het duidelijk de bedoeling om te bekijken op welke manier we het voor elkaar zouden krijgen; zou de minister van Verkeer en Waterstaat daarvoor de ruimte van de minister van Financiën krijgen?

De heer **Van Gerven**: Om welke elementen ging het daarbij? Waar was minister Peijs wel gevoelig voor?

De heer **Veenman**: Om de wijzigingsprocedure in te gaan. Zij zag dat het redelijk was om ervoor te zorgen dat we in ieder geval de afwijkende condities van de concessie op tafel konden krijgen.

De heer **Van Gerven**: Wat waren die afwijkende zaken die u op tafel wilde leggen in die wijzigingsovereenkomst?

De heer **Veenman**: Het verschil in rijdtijden, de verbindingen Brussel-Breda, ... De hele rij die ik zojuist noemde.

De heer **Van Gerven**: Ook de tariefrestrictie?

De heer **Veenman**: We hebben daarbij ongetwijfeld ook besproken dat er in een oplossingsrichting zou kunnen worden gekeken naar de tariefrestrictie.

De heer **Van Gerven**: In ieder geval minister Peijs wilde daar wel over spreken. Dat moest verder worden besproken met minister Zalm. Dat klopt?

De heer **Veenman**: Ik heb niet de herinnering dat zij dat in dat gesprek heeft aangegeven, maar wij vonden wel met elkaar dat we die wijzigingsprocedure moesten ingaan.

De heer **Van Gerven**: Met "wij" bedoelt u?

De heer **Veenman**: Zowel de heer Meerstadt ...

De heer **Van Gerven**: Minister Peijs en u?

De heer **Veenman**: Ja, met z'n drieën.

De heer **Van Gerven**: Waar vond dat gesprek plaats? Op het ministerie van Financiën?

De heer **Veenman**: Ik denk het wel. Het tweede gesprek in ieder geval, dat weet ik zeker. Het eerste ook, denk ik.

De heer **Van Gerven**: Dus waarschijnlijk op het ministerie van Financiën. Het tweede zeker.

Om de uitkomst van dat gesprek tussen u, minister Peijs en minister Zalm is op dat moment, in 2004, nog niks te doen, omdat de juridische mogelijkheden om aan HSA tegemoet te komen zeer beperkt zouden zijn. Er was toen alleen nog maar sprake van prognoses en niet van gerealiseerde resultaten; er werd immers nog niet gereden. Had u liever een andere uitkomst van het gesprek in 2004 gehad?

De heer **Veenman**: Ik had in 2004 geen andere verwachting dan dat wij op dat moment met elkaar een weg zouden kunnen vinden voor die wijzigingsprocedure. Dat was toen het enige onderwerp, daarover ging het.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar die had u willen starten. Minister Zalm zei: we praten alleen nog maar over prognoses. Juridisch kon het ook niet.

De heer **Veenman**: In mijn beleving zat dat in het tweede gesprek. Toen gaven we aan dat we de ontwikkeling zagen dat, als we niet tot een wijziging konden komen, het zou leiden tot een faillissement. Wij zagen aankomen dat wij het beschikbaar gestelde garantiekapitaal meer dan volledig zouden moeten inzetten. Die discussie was op dat moment aan de orde, in dat tweede gesprek.

De heer **Van Gerven**: Nog even: wat kwam er in het eerste gesprek aan de orde?

De heer **Veenman**: De wijzigingsprocedure als gevolg van de afwijkende condities van de concessie. De concessie gaf de ruimte voor compensatie daarvoor. Het tweede gesprek ging erover dat wij zagen aankomen dat HSA door zijn garantievermogen heen zou gaan als we niet een aantal van de andere aspecten, waaronder de wijzigingsprocedure, daadwerkelijk voor elkaar zouden krijgen. Die procesafpraak had namelijk niet geleid tot een voortvarende aanpak, die ervoor zorgde dat we eruit zouden komen. Toen kwam dat tweede gesprek. De minister van Financiën heeft toen gezegd: maakt u eerst uw garantiekapitaal maar op en komt u daarna maar terug.

De heer **Van Gerven**: We kunnen constateren dat u rekende op steun van minister Peijs om die concessieovereenkomst aan te passen. Dat hebben we zojuist besproken. U zei zojuist hoe die twee gesprekken zijn verlopen. Is minister Peijs, zeg maar, van standpunt veranderd? Zij wilde eerst wel aanpassen. Heeft zij haar standpunt onder de invloed van Zalm een beetje gedraaid?

De heer **Veenman**: Ik herinner me van het tweede gesprek dat de minister van Financiën heel duidelijk stelde dat de minister van Verkeer en Waterstaat een aanpassing ten laste van haar eigen budget en begroting moest laten komen. Met andere woorden, de reactie was niet zodanig, dat de minister van Verkeer en Waterstaat kon rekenen op begrip van de minister van Financiën.

De heer **Van Gerven**: Dat was niet mijn vraag. Mijn vraag is: is minister Peijs onder druk van minister Zalm van standpunt veranderd?

De heer **Veenman**: Ik denk dat zij de onmogelijkheid van haar eigen standpunt heeft ingezien, omdat zij geen steun van de minister van Financiën kreeg.

De heer **Van Gerven**: Zij kreeg die steun dus niet van de minister van Financiën. Minister Zalm heeft dus op dat moment in 2004 een oplossing tegengehouden?

De heer **Veenman**: In 2005. In 2004 hebben we een afspraak gemaakt over de wijzigingsprocedure, die vervolgens heel lang heeft geduurd. In 2005 kwam het antwoord: als er iets te doen is rondom compensatieclaims die het gevolg zijn van afwijkende condities in de concessie, komen deze ten laste van de begroting van de minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus dat minister Zalm in 2005 de oplossing heeft geblokkeerd die u voor ogen stond en dat minister Peijs wel had willen bewegen.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk hebben ze gezamenlijk dat standpunt ingenomen. Schoven de ministers het probleem van HSA zo niet eigenlijk vooruit naar de toekomst, naar toekomstige ministers?

De heer **Veenman**: In ieder geval schoven ze het op dat moment terug naar HSA en daarmee naar de onderneming. Ik heb niet kunnen constateren dat ze het naar de toekomst schoven, maar feitelijk is het inderdaad pas later geëffectueerd.

De heer **Van Gerven**: Dat is toch wat we kunnen constateren?

De heer **Veenman**: Ja, uit de feiten; niet dat dat de opzet was. Ik dacht dat dat uw vraag was.

De heer **Van Gerven**: Nee, mijn vraag was of de ministers, door wat ze feitelijk hebben gedaan, hun opvolgers met het probleem hebben opgezadeld.

De heer **Veenman**: Ja, dat was niet opgelost.

De heer **Van Gerven**: U wilt hen wel nageven dat ze dat niet met voorbedachten rade hebben gedaan.

De heer **Veenman**: Daar heb ik niets van kunnen zien.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u niets van kunnen merken.

Nu zegt de Staat: contract is contract. De Staat wilde HSA houden aan de afspraken. Anderzijds kunnen we constateren dat de NS zich opstelt als een aandeelhouder op afstand, met een beperkte aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid. Is een vroegtijdige oplossing voor dat veel te hoge concessiebod eigenlijk, zeg maar, geblokkeerd door deze opstelling van beide partijen?

De heer **Veenman**: Ik denk dat beide partijen in ieder geval niet in staat zijn geweest om door middel van de toegankelijke weg van de wijzigingsprocedure te komen tot een compensatie voor afwijkingen van de concessie. Mede daardoor zaten we in de situatie dat de reserves van HSA in ieder geval op termijn tot de limieten zouden worden aangesproken.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag was of die houding van beide partijen dat heeft veroorzaakt.

De heer **Veenman**: Mijn algemene constatering is dat er, als de overheid begint met een nieuwe vorm van aanbesteden, met werkzaamheden met treinen op een nieuw spoor, in een periode waarin we marktwerking heel hoog hadden zitten, verhoudingen zijn ontstaan die het niet gemakkelijk maakten om tot oplossingen te komen.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag was of beide partijen, door hun houding, een snellere oplossing voor de problematiek van het veel te hoge concessiebod hebben geblokkeerd.

De heer **Veenman**: Mijn antwoord daarop is ja. Het was de combinatie.

De heer **Van Gerven**: Goed. De vervolgvraag is dan natuurlijk of het belang van de reiziger was gediend met die oplossing van de NS, of met die houding van de NS en de Staat.

De heer **Veenman**: Als er daardoor niet tot een oplossing wordt gekomen, kan niemand beredeneren dat de reiziger daarmee was gediend. Toen was de vraag aan de orde op welke manier er zou moeten worden omgegaan met de verantwoordelijkheden, binnen het kader van de gemaakte contracten.

De heer **Van Gerven**: U zegt in ieder geval dat die opstelling niet in het belang van de reiziger was.

De heer **Veenman**: Wij hebben van alles geprobeerd. U hebt de tariefsrestrictie-elementen zelf al genoemd ...

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek uw antwoord. U zei zojuist dat beide partijen door hun houding een oplossing hebben geblokkeerd.

De heer **Veenman**: Correct.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag was of dat in het belang van de reiziger was.

De heer **Veenman**: Dat kan niet in het belang van de reiziger zijn.

De heer **Elias**: Weer een feitelijke vraag van mijn kant. Het gesprek met de ministers Peijs en Zalm vindt plaats op 8 juli 2004. Weet u nog wat de heer Zalm tegen u zei in dat gesprek? Om welke inhoudelijke reden wilde hij u, de NS en HSA niet tegemoetkomen?

De heer **Veenman**: Bij de besprekingen die we hebben gehad over de sombere vooruitzichten van HSA kende ik het antwoord wel. Het standpunt

van de minister was: u hebt garanti kapitaal ter beschikking gesteld en u moet maar zien dat u het voor elkaar krijgt binnen dat garanti kapitaal. En tegen de minister van Verkeer en Waterstaat: als u vindt dat er iets moet gebeuren aan de omstandigheden, doet u dat ten laste van uw eigen begroting.

De heer **Elias**: Ook werd het argument gebruikt: met prognoses kunnen we niet veel; ga eerst maar eens rijden, daarna zien we het wel. Ik vat dit een beetje samen, maar daar kwam het op neer. Dat onderstreepte u zelfs. Klopt dat?

De heer **Veenman**: Ja, dat was het standpunt van de minister van Financiën.

De heer **Elias**: Heeft de heer Zalm u ook laten blijken dat een aanpassing van het contract ten gunste van HSA heel moeilijk zou liggen, omdat zoiets als staatssteun kon worden gezien?

De heer **Veenman**: Dat is niet aan de orde geweest.

De heer **Elias**: Oké, dat is dus niet aan de orde geweest.

Nu een paar jaar later. Begin 2008 bevindt de HSA, de High Speed Alliance, waarvan de NS inmiddels voor 95% eigenaar is, zich in een liquiditeitscrisis. Simpel gezegd: HSA kan de rekeningen bijna niet meer betalen. We gaan weer wat verder. In 2008 vinden er onderhandelingen plaats tussen de NS, HSA en Verkeer en Waterstaat. De Staat zegt dan: laat de NS dat garanti kapitaal van HSA maar verhogen. U weigerde dat. Waarom wilde of kon u op dat moment in 2008 geen extra vermogen in HSA stoppen? We hebben het net al gehad over de periode daarvoor, dus wellicht golden dezelfde argumenten, maar we moeten dit vaststellen. Waarom wilde u dat niet doen in 2008? Het water was nog hoger gestegen, tot aan de lippen. U was het moederbedrijf. Waarom deed u dat niet?

De heer **Veenman**: Er lag op dat moment een groot aantal elementen op tafel, onder meer de vertraging als gevolg van het niet-beschikken over de

juiste specificaties van het treinbeveiligingssysteem. Wij hebben gezegd dat de minister van Verkeer en Waterstaat daarvoor aanspreekbaar was. Dat zou eerst moeten gebeuren. Wij vonden daarom dat de claims die daarvan het gevolg waren, de oplossing moesten geven voor de liquiditeitsvraagstukken die op dat moment daadwerkelijk aan de orde waren. Later hebben we het memorandum van overeenkomst, dat er toen was, zo begrepen dat we nog 50 miljoen euro ter beschikking zouden stellen als er nog eens een beroep zou worden gedaan op liquiditeitsondersteuning van HSA.

De heer **Elias**: Dat komt allemaal later. Op dat moment in 2008 weigerde u dus om extra vermogen in HSA te stoppen.

De heer **Veenman**: Omdat wij nog zo veel tegoed hadden van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Elias**: In uw visie.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Elias**: Inmiddels had de NS leningen verstrekt aan HSA, zodat zij die kosten kon betalen, bijvoorbeeld voor het tijdelijke materieel waarmee vanaf 2009 moest worden gereden in plaats van de Fyra, die er nog niet was. Die leningen betreffen bijna 150 miljoen euro. Die moesten meteen, daags na de aanvangsdatum, worden terugbetaald aan de NS. Ik heb daar een vraag over. Als je voor zo'n constructie kiest, loop je dan niet het gevaar dat de HSA het hele garantievermogen, dat juist als buffer voor gebruik tijdens de exploitatiefase was bedoeld, in de praktijk al gaat uitgeven?

De heer **Veenman**: Ik heb nu niet scherp welke elementen daarin zitten. Mij staat er niets van bij dat er iets op de dag daarna zou moeten worden terugbetaald. Ik ken dit niet.

De heer **Elias**: Wij wel. Uit onze stukken blijkt dat de NS leningen verstrekt, maar deze moeten vanaf het moment waarop ze zijn verleend worden terugbetaald. Dat gaat dan natuurlijk ten koste van het garantiekapitaal. Waarom is voor die constructie gekozen?

De heer **Veenman**: Daar kan ik u geen antwoord op geven.

De heer **Elias**: Ik kijk nu even rond, naar mijn collega's. Misschien mis ik wat details?

De heer **Van Gerven**: Meneer Veenman, u was toch de aandeelhouder?

De heer **Veenman**: Correct.

De heer **Van Gerven**: U zou toch op de hoogte moeten zijn van deze constructie?

De heer **Veenman**: Deze omstandigheid, deze constructie van prompt terugbetalen van iets wat is geleend, is mij volstrekt onbekend.

De heer **Van Gerven**: Maar u bent er wel verantwoordelijk voor.

De heer **Veenman**: Dat klopt, maar dat wil niet zeggen dat alles bekend is.

De heer **Elias**: Goed, als u het echt niet weet ... Dit zegt u niets?

De heer **Veenman**: Nee, het zegt mij niets.

De heer **Elias**: In dat geval ga ik maar meteen naar de volgende vraag: was het op dat moment in 2008 niet zuiverder geweest om die concessie terug te geven? Op enig moment heeft een van de NS-directieleden dat opgemerkt in een vergadering van de raad van commissarissen. Hoe kijkt u daartegen aan? Het was buitengewoon moeizaam allemaal: u ging het niet redden, u

ging het niet waarmaken. Waarom zou u die concessie niet gewoon teruggeven?

De heer **Veenman**: Er waren een aantal vraagstukken aan de orde, maar ook een aantal oplossingsrichtingen. Er is de suggestie gedaan om het, als het toch failliet zou gaan, maar failliet te laten gaan. Inderdaad is ook de vraag aan de orde geweest of het niet beter was om de concessie terug te geven. Uiteindelijk hebben we gezamenlijk besloten om te bekijken op welke manier we eruit konden komen zonder een faillissement, dus zonder dat de concessie zou worden teruggegeven. Eerder was met het ministerie van Verkeer en Waterstaat besproken dat het teruggeven van de concessie tot buitengewoon ingewikkelde complexiteiten zou leiden: er zou opnieuw moeten worden aanbesteed, waardoor er nog grotere vertragingen zouden komen. Wij hebben dat laten meewegen bij het uiteindelijke besluit om te proberen om erdoorheen te komen, met de oplossingsrichting zoals die in het memorandum van overeenkomst stond.

De heer **Elias**: Wat zou collega Meerstadt volgens u hebben bedoeld met de kwalificatie "zuiver"? Het was volgens hem "zuiver" geweest om de concessie terug te geven.

De heer **Veenman**: Ik denk dat hij gewoon zo in elkaar zit. Hij zegt: als dat de situatie is, moeten we haar gewoon teruggeven; wij kunnen dit kennelijk niet. Dat zou zuiverheid kunnen zijn, maar u kunt het beter aan hemzelf vragen.

De heer **Elias**: Ik vroeg u naar uw appreciatie van zijn opmerking van destijds.

De heer **Veenman**: Zo zit hij in elkaar. Collega's hebben ook wel een andere mening gehad over de manier waarop het zou moeten. In de raad van commissarissen is in ieder geval besloten om dat niet te doen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog even stilstaan bij die 150 miljoen; zeg maar de investeringen die HSA heeft gedaan om de treinen te bestellen, de zaak

op te kunnen starten enzovoorts. Daarvan werd gezegd dat die direct na de start van de concessie in april 2007 moest worden terugbetaald. U zegt dat u daar niks van afweet, dat u zich op dit moment niet kunt herinneren hoe het zat. Als je zo'n investering doet, is het dan logisch dat zo'n lening gedurende de concessieperiode geleidelijk aan wordt afgelost?

De heer **Veenman**: Dat zou mijn standpunt zijn.

De heer **Van Gerven**: Dat zou uw standpunt zijn. Nu heeft het ministerie u gevraagd om dat te doen, dus om die lening gewoon tijdens de duur van de concessieperiode af te lossen. Waarom hebt u dat niet gedaan?

De heer **Veenman**: Ik probeer nog even uit te vinden wat er achter die 150 miljoen zit. De bestelling van materieel, dus de treinen, is via de leasemaatschappij gegaan. Die brengt vervolgens de kosten van HSA in rekening. Er is dan geen sprake van terugbetalen op dat moment. De kosten van de leaseoperaties komen dan gewoon ten laste van de onderneming HSA. Ik kan deze combinatie dus nog steeds niet maken.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar ik constateer dat u van mening bent dat het in de rede ligt en redelijk is om een lening die wordt aangegaan voor een businesscase, dus voor het laten rijden van de treinen over de hogesnelheidslijn door HSA, terug te betalen gedurende de concessieperiode. Het lijkt u dus reëel om dan die lening af te lossen, en in dit geval aan het moederbedrijf. Goed, wij constateren dat u dit standpunt hebt.

De **voorzitter**: We gaan nu even pauzeren.

De vergadering wordt van 15.58 uur tot 16.14 uur geschorst.

De **voorzitter**: Meneer Veenman, de enquêtecommissie hecht eraan om haar onderzoek naar de waarheid, dus de waarheidsvinding, in de openbaarheid te doen en daarbij het publiek niet uit het oog te verliezen. Ik

hecht eraan om een bepaald onderdeel van het verhoor van daarnet even uit te leggen. U hebt herhaaldelijk aangegeven dat u de wijzigingsprocedure inriep toen u zich tot het kabinet wendde. Artikel 15 van de concessieovereenkomst ziet hierop. Daarin staat, in algemeen Nederlands, dat er bij onvoorziene gewijzigde omstandigheden wijzigingen in de concessie kunnen worden aangebracht. In het vorige deel van dit verhoor gaf u aan dat u die wijzigingsprocedure inriep. De leden van de commissie zijn met u de diepte ingegaan: hoe zag het kabinet dat? Wat zonet daarover is gezegd, kan ik ongeveer als volgt samenvatten: het werd niet echt als een onvoorziene omstandigheid gezien -- extern, want er was natuurlijk al over gesproken bij de concessie -- en het kabinet zag op dat moment nog geen reden om in te grijpen, omdat er nog niet met de treinen werd gereden. We bespraken uw behoefte om de wijzigingsprocedure in te roepen. Het kabinet reageerde daarop met: dat doen we nog niet. Het ging om artikel 15 van de concessie.

Voor het vervolg van dit verhoor geef ik nu het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: We zijn aangekomen in 2008. Even snel de politieke kant: na het kabinet-Balkenende III kwamen er vervroegde verkiezingen. In 2007 was Balkenende IV aangetreden, dus er was ook een nieuwe minister: minister Eurlings. In 2008 acht HSA, de High Speed Alliance, voor 95% dochter van NS, de tijd rijp om -- ik citeer nu -- "met de Staat over concrete oplossingen voor HSA te gaan praten". Dat meldt HSA-directeur de heer Van Roozendaal in een brief aan u. Kunt u ons schetsen wat precies de tijd rijp maakte?

De heer **Veenman**: Ik probeer die periode nu even in mijn herinnering te halen.

De heer **Elias**: Mei 2008.

De heer **Veenman**: We zijn dan nog niet tot een conclusie gekomen over die wijzigingsprocedure; er waren nog een aantal openstaande zaken. Het stond toen nog open wat de gevolgen zouden kunnen zijn van het niet-hebben van een specificatie van het treinbegeleidingssysteem ERTMS. Tegelijkertijd

zagen we de grenzen van de liquiditeit van HSA, van het garantiekapitaal, snel dichterbij komen.

De heer **Elias**: In dezelfde brief worden twee routes geschetst die de NS voor een oplossing voor HSA kan bewandelen. De eerste: het combineren van het HSA-probleem met andere NS-dossiers. De tweede: open kaart spelen en inzicht geven in de hoofdlijnen van het nieuwe financiële ondernemingsplan, dus van die nieuwe businesscase. Weet u nog welke van de twee opties het is geworden?

De heer **Veenman**: In de gesprekken die ik daarover heb gevoerd, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd of wij de elementen die openlagen niet bij elkaar konden brengen en tot een algemene oplossing konden komen.

De heer **Elias**: "De elementen die openlagen niet bij elkaar konden brengen"? Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Veenman**: Hoe was het zo gekomen dat er zo laat een treinbegeleidingssysteemspecificatie kwam, wat heel veel vertraging en kosten heeft meegebracht? Dat vraagstuk stond nog open. Wij vonden -- en vinden -- dat de Staat der Nederlanden de verantwoordelijkheid daarvoor moest nemen. Er waren nog steeds openstaande punten in de relatie tussen Nederland en België. In 2003 is dat vraagstuk aangekaart. We wisten nog steeds niet hoe de bediening eruit zou moeten komen te zien. In 2005 zijn de Staat der Nederlanden en de Belgische staat tot een overeenstemming gekomen. In 2007 gaf onze Belgische collega aan dat België zich daar niet aan gebonden achtte. Al dat soort elementen lagen op tafel.

De heer **Elias**: Het was één grote caleidoscoop van problemen. Zie ik dat goed?

De heer **Veenman**: Ja. Het waren allemaal zaken die met elkaar samenhangen, en die ook buitengewoon complex waren.

De heer **Elias**: U hebt nu een aantal zaken genoemd waarvan u vond dat ze op het bordje van de Staat lagen. Maar de Staat zei: dat probleem met HSA ligt op uw bordje; had u in 2001 maar niet met zo'n hoog bod moeten komen.

De heer **Veenman**: Dit heeft geen betrekking op de onderwerpen waarover ik het net had. De Staat heeft erkend, al dan niet na een arbitrageprocedure, dat hij daarvoor wel degelijk aanspreekbaar was.

De heer **Elias**: Hoe dan ook, de uitkomst van die opstelling was: we gaan het maar eens over al die dossiers tegelijk hebben en we gaan werken aan een soort totaaloplossing.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Elias**: Waarom had, vanuit de visie van de NS, de optie van het combineren met die andere dossiers de voorkeur?

De heer **Veenman**: Dat bij elkaar brengen begon niet zozeer met de visie van de NS. Van de minister kwam het verzoek om in één keer allerlei vraagstukken bij elkaar te brengen.

De heer **Elias**: U zegt dat dit het initiatief van de minister was?

De heer **Veenman**: Ja, dat was op verzoek van de minister.

De heer **Elias**: In die interne brief aan u, waarover ik het zojuist had, schrijft de heer Van Roozendaal van HSA heel duidelijk dat er een aantal wegen kunnen worden bewandeld, en dat een daarvan het combineren met andere NS-dossiers was. Dat was dus een keuze van HSA en de NS, dus niet van de minister. Of misschien was het ook de minister, maar ...

De heer **Veenman**: Hij sloot aan bij wat de minister al eerder aan ons te kennen had gegeven.

De heer **Elias**: Welke minister was dat en wanneer was dat?

De heer **Veenman**: Dat was mevrouw Peijs.

De heer **Elias**: Die heeft tegen u gezegd: we gooien alles in één tombola en gaan bekijken of we eruit kunnen komen.

De heer **Veenman**: Ja, maar in iets andere bewoordingen.

De heer **Elias**: Weet u nog welke bewoordingen?

De heer **Veenman**: Dat er zo veel openstaande vraagstukken waren dat het misschien verstandig was om ze allemaal bij elkaar te brengen en in één keer een groot aantal van die vraagstukken tot een oplossing te brengen. Na de heel moeilijke start in de verhoudingen was dat overigens de eerste keer dat het daadwerkelijk lukte om gezamenlijk, in plaats van tegenover elkaar, tot oplossingen te komen. Dat is ook voortgezet onder minister Eurlings.

De heer **Elias**: Had dat ook te maken met de persoonlijkheid van de minister?

De heer **Veenman**: Sowieso hebben we van begin af aan gezien dat de minister van Verkeer en Waterstaat zeer coöperatief was bij het kijken naar manieren waarop het zou kunnen, maar ook dat haar mogelijkheden gelimiteerd waren. En soms waren haar besluiten anders, zoals bij het back-upstelsel van de ERTMS. Dat kwam echter niet doordat haar houding niet goed was.

De heer **Elias**: In diezelfde periode vindt tussen de NS en het ministerie van Financiën, inmiddels de aandeelhouder van de NS geworden terwijl dat voorheen Verkeer en Waterstaat was, een discussie plaats over een superdividend: een eenmalige uitkering van extra dividend van NS aan de aandeelhouder, dus het ministerie van Financiën. De hoogte van dat

superdividend is uiteindelijk in oktober 2009 bepaald op 1,4 miljard euro. Voor mijn goede begrip: enerzijds vinden er dus gesprekken met de minister van Financiën plaats over het afkomen van overtollige middelen van de NS in de vorm van dat superdividend; anderzijds dreigt NS-dochter HSA failliet te gaan en heeft HSA acuut behoefte aan middelen. Ik heb de eerdere vragen van collega Van Gerven wel gehoord, maar ik vraag het u toch: lag het niet voor de hand om een deel van dat kapitaaloverschot van de NS aan te wenden om HSA te redden?

De heer **Veenman**: Ik heb u eerder aangegeven dat we aan alle kanten hebben geprobeerd om het met HSA voor elkaar te krijgen, binnen de daarvoor bestemde middelen en garanties, met de enkele uitzondering dat we aan het eind nog eens een overbruggingsfinanciering van 50 miljoen ter beschikking hebben gesteld. De wens om over te gaan tot uitkering van het superdividend kwam -- en dat kunt u van mij aannemen -- níét naar voren vanuit de NS, maar vanuit de aandeelhouder, die vond dat hij daar recht op had.

De heer **Elias**: Dat begrijp ik, maar dan doet zich toch een gekke situatie voor? Aan de ene kant ligt er een dochteronderneming op de grond, of is er in ieder geval slecht aan toe. Aan de andere kant wordt er een behoorlijk krachtige en vette portemonnee bij de minister van Financiën op tafel gelegd. Had u niet de neiging om te zeggen: laten we in ieder geval een deel daarvan gebruiken om HSA overeind te houden en financieel goed te positioneren?

De heer **Veenman**: Wij hebben in de correspondentie van december 2008 aan de aandeelhouder duidelijk gemaakt dat wij, binnen de continuïteitsspelregels van de onderneming, in voldoende mate over vermogen konden beschikken voor alle activiteiten, en dat wij vonden dat er, alvorens tot die uitkering kon worden overgegaan, in ieder geval een tweede termijn moest worden gekoppeld aan een aantal nog uitstaande punten, in de brief "hangpunten" genoemd. Het oplossen van de problemen van de HSA was er daar een van.

De heer **Elias**: Daar kom ik zo op; nu gaat het me eerder om het principe. U bent de opperbaas van de NS. U ziet die twee gelijktijdige bewegingen. Lag het niet veel meer voor de hand om HSA financieel te redden en om ervoor te zorgen dat die onderneming niet zou omvallen? Dit is de laatste keer dat ik het probeer.

De heer **Veenman**: Wij hebben die afweging op een andere manier gemaakt. Wij hebben uiteindelijk besloten om niet verder te gaan dan het oprekken van de beschikbare middelen; die 50 miljoen, zoals ik u net aangaf.

De heer **Elias**: De vraag is nu: waarom deed u dat?

De heer **Veenman**: Omdat wij vonden dat de knelpunten bij HSA niet voor een onbelangrijk deel waren veroorzaakt door het departement en dat de gevolgen daarvan eerder in aanmerking zouden moeten komen voor een claim of wijziging, dan voor aanvullende kapitaalstortingen door de aandeelhouder.

De heer **Elias**: Stel: ik ben een bedrijf, ik heb een noodlijdende dochter en daarvan ben ik, in financiële termen, voor 90% de baas. Dan zou het toch logisch zijn om dat dochterbedrijf bij te springen als het daar mis dreigt te gaan?

De heer **Veenman**: Ik herhaal mezelf: wij hebben besloten om dat niet te doen. De totale hoeveelheid middelen die we direct en indirect hebben ingezet voor deze concessie bedraagt meer dan 700 miljoen.

De heer **Elias**: Hield u het ministerie van Financiën op de hoogte van de besprekingen over de HSA met Verkeer en Waterstaat?

De heer **Veenman**: In die situatie zijn alle gesprekken gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat. Of deze er een reden voor had om een

en ander te melden aan de minister van Financiën, is niet aan ons. Wij hebben dat niet gedaan.

De heer **Elias**: Maar het gesprek met het ministerie van Financiën vond plaats met het ministerie van Financiën; niet alles ging dus via het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Over het superdividend sprak u met Financiën.

De heer **Veenman**: Uitsluitend.

De heer **Elias**: Wist Verkeer en Waterstaat ervan dat u met Financiën over het superdividend aan het spreken was?

De heer **Veenman**: Ik kan me niet herinneren dat we daar specifiek aandacht voor hebben gevraagd, maar het lijkt mij heel onlogisch als dat niet bekend was.

De heer **Elias**: Was overeenstemming over dat superdividend voor het ministerie van Financiën een voorwaarde om akkoord te gaan met de uiteindelijk gesloten totaaldeal? Ik zal daar straks iets meer over vragen. Op een gegeven moment werd het een memorandum of understanding, dus zeg maar een totaaldeal. Daarin zat ook dat superdividend. Was het een eis van Financiën om dat memorandum, die totaaldeal, voor elkaar te krijgen? Als de NS wilde dat al die andere dingen ook werden geregeld, moest ze dat superdividend dus afstaan?

De heer **Veenman**: Dat was niet zozeer een eis. Wel hebben wij aangegeven, maar niet als voorwaarde, dat wij in het kader van de continuïteit en financierbaarheid van de gehele onderneming vonden dat een aantal hangpunten, waarvan er twee betrekking hadden op het hoofd railnet en een op HSA, moesten worden opgelost, en dat wij vanwege onze verantwoordelijkheid niet konden overgaan tot het uitkeren van dat superdividend of een deel daarvan, als het HSA-vraagstuk niet was opgelost.

De heer **Elias**: Ja, want u stuurt op 10 december 2008 samen met president-commissaris Meijer een brief naar de aandeelhouder, dus naar Financiën, waarin u stelt dat de NS onder een aantal voorwaarden met die uitkering van het superdividend akkoord gaat. Een van de voorwaarden was, letterlijk: de oplossing van het HSA-dossier. Dat was dus een glasharde koppeling; en anders was er nooit een totaaldeal gekomen.

De heer **Veenman**: Het superdividend is in dat voorstel gepresenteerd als een superdividend in twee termijnen. Wij hebben toen gezegd dat wij het verantwoord vonden om op dat moment 700 miljoen te betalen, als het ware. Wij hebben die 700 miljoen afhankelijk gemaakt van het oplossen van een aantal vraagstukken. Er waren drie hoofdvraagstukken en daarvan was HSA er een. Daar was overigens bij vermeld dat wij met het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevorderd waren in het vinden van een goede oplossing.

De heer **Elias**: Wat waren die andere twee?

De heer **Veenman**: Dat ging ook over het hoofdrailnet, waarvoor geen concessievergoeding was afgesproken. Om te voorkomen dat wij in onze reserves ineens wel rekening moesten gaan houden met een concessievergoeding, hebben we daarbij gezegd: in dat geval gaan we ervan uit dat er, zoals daarvóór het geval was, geen concessievergoeding hoeft te worden betaald op het hoofdrailnet, en dat dit in de periode tot -- volgens mij -- 2015 niet het geval zou zijn. Het andere had ook te maken met het hoofdrailnet, dus niet zozeer met HSA.

De heer **Elias**: Daarmee was de NS dus in hoge mate geslaagd in haar opzet om een oplossing te bereiken voor HSA en het rondkrijgen van die andere dossiers. Die strategie was dus gelukt.

De heer **Veenman**: Het vraagstuk-HSA is besproken met het ministerie. Ik heb net al aangegeven dat dat de eerste keer was dat wij in gezamenlijkheid tot een oplossing probeerden te komen. We hadden alleen een conditie voor

het moment van betalen opgenomen in onze brief aan de minister van Financiën.

De heer **Elias**: Had u die brief van 10 december aan Financiën, die u samen met de president-commissaris stuurde, vooraf afgestemd met Verkeer en Waterstaat? Weet u dat nog?

De heer **Veenman**: Dat heb ik niet paraat.

De heer **Elias**: Herinnert u zich of er vooraf overleg is geweest met beide of een van beide bewindslieden, dus met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat of minister Wouter Bos, die toen minister van Financiën was geworden?

De heer **Veenman**: Dat heb ik niet kunnen waarnemen.

De heer **Van Gerven**: Meneer Veenman, nog even iets over dat laatste punt. U sprak met minister Bos over het superdividend. Ik neem aan dat er ook met minister Eurlings is gesproken. Heeft u dit zelf met minister Eurlings besproken?

De heer **Veenman**: Het merendeel van de gesprekken die moesten leiden tot een oplossing voor de zaken waarover we het net hadden, is gevoerd door Bert Meerstadt, vanwege zijn verantwoordelijkheid voor HSA. Op enig moment hebben we de vorderingen in die gesprekken gezamenlijk doorgenomen.

De heer **Van Gerven**: Wie is dat "gezamenlijk"?

De heer **Veenman**: Bert Meerstadt en ik hebben toen gezamenlijk een gesprek gehad met de heer Eurlings.

De heer **Van Gerven**: Dus met minister Eurlings. Toen is ook besproken dat u er wel uit zou komen als dat superdividend kon worden geregeld?

De heer **Veenman**: Nee, in mijn herinnering is dat niet zo besproken. Het vraagstuk was toen: maken wij vorderingen en denken wij er met elkaar uit te kunnen komen? Daarover hebben we het een en ander met elkaar gewisseld. De heer Meerstadt was voor de rest geheel op de hoogte van de stand van zaken.

De heer **Van Gerven**: Heeft de heer Meerstadt gesproken met minister Eurlings over die dividenduitkering?

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

De heer **Van Gerven**: U zei zelf dat het de uitdrukkelijke opzet van het ministerie was om zaken met elkaar te verknopen. Dat hebben we zojuist besproken. Een aantal zaken zou worden opgelost, maar daar stond een ruimhartige dividenduitkering tegenover: dat superdividend. Mijn vraag is: in hoeverre was de heer Eurlings bij die afspraken betrokken?

De heer **Veenman**: Daar heb ik geen waarneming van, dat zult u aan de heer Meerstadt moeten vragen. Maar misschien ter correctie van de beeldvorming: het was de wens van de minister van Verkeer en Waterstaat dat er voor alle openstaande vraagstukken met het ministerie van Verkeer en Waterstaat tot een oplossing werd gekomen. Dat had niets te maken met het superdividend.

De heer **Van Gerven**: U legde zelf wel die link met het superdividend; dat schetste u zojuist. U zou 700 miljoen van dat superdividend achterhouden, want eerst moesten die drie door u zojuist genoemde kwesties zijn opgelost, waaronder het HSA-dossier. Ik neem aan dat minister Eurlings daarvan ook op de hoogte is geweest.

De heer **Veenman**: Dit kwam niet uit de gesprekken die ik met hem heb gehad, maar ik neem aan dat daarover tussen de ministeries overleg is geweest.

De heer **Van Gerven**: In ieder geval op ambtelijk niveau, zo neemt u aan. Ook op ministerieel niveau?

De heer **Veenman**: Dat weet ik niet. Ik weet niet of dat op ministerieel niveau heeft plaatsgevonden.

De heer **Van Gerven**: U was daar vrij intensief bij betrokken. Het uitkeren van het superdividend regardeert natuurlijk ook de aandeelhouder heel sterk. Daarom nogmaals mijn vraag: acht u het denkbaar dat minister Eurlings niet van die hele discussie over het superdividend op de hoogte is geweest?

De heer **Veenman**: Dat kan ik me niet voorstellen, maar ik heb dat niet met hem besproken.

De heer **Elias**: Het zogeheten memorandum van overeenstemming komt tot stand op 18 december 2008. Het wordt ondertekend door de heren Eurlings, Veenman, Van Roozendaal en Meerstadt. Het is interessant dat daarin de bepaling is opgenomen dat, als zich in de toekomst een reëel faillissementsrisico zou voordoen, de Staat onder bepaalde voorwaarden maatregelen -- en daarom gaat het: -- "zal" treffen om een faillissement van HSA te voorkomen. Ik neem aan dat u destijds blij was met een dergelijke bepaling.

De heer **Veenman**: We hebben in ieder geval kunnen constateren dat het risicoprofiel van de operatie-HSA daardoor was afgenomen. Daar stond een aantal bepalingen tegenover: wij zouden vanuit HSA niet overgaan tot verdere claims op het gebied van ERTMS.

De heer **Elias**: U zegt dat het risicoprofiel van HSA was afgenomen, maar dat is een prachtig understatement; er was namelijk een keiharde verplichting voor de Staat om HSA in de toekomst te redden, toch?

De heer **Veenman**: Zo heb ik dat ook beleefd. Wij hebben gezegd dat daar in ieder geval de wil tegenover stond om te zorgen voor continuïteit in die operatie. Mocht het onverhoopt nodig zijn, dan konden wij dus op ondersteuning van het ministerie rekenen.

De heer **Elias**: Daar staat toch geen wil, daar staat een gebod.

De heer **Veenman**: Er staat ook dat daar een aantal elementen aan worden verbonden. Er staat dat er informatie moet zijn om ervoor te zorgen dat dit op de juiste manier is uit te leggen. Er wordt een halfjaar genomen om dat met elkaar uit te vinden. De NS heeft gezegd dat bij deze overeenstemming hoorde dat wij die 50 miljoen als overbruggingsliquiditeit ter beschikking zouden stellen, in de periode waarin het onderzoek zou plaatsvinden.

De heer **Elias**: Nog even iets over dat woordje "zal". Waarom was in uw ogen die glasharde verplichting noodzakelijk?

De heer **Veenman**: In mijn beleving komt heel direct naar voren dat het de wens van de minister was om ervoor te zorgen dat de hsl in bedrijf kon komen. Als er vraagstukken waren zoals beschreven, zou het in het belang van de maatschappij en het gebruik van de hsl zijn om tot een oplossing te komen.

De heer **Elias**: U zei net in een bijzin dat er door HSA informatie moest worden verstrekt aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat was een voorwaarde voor het nemen van maatregelen door de Staat om HSA te redden. Dat is inderdaad een van de dingen die in dat memorandum van overeenstemming is geregeld. De Staat zou die cijfers van de HSA, zeg maar die businesscase en vooral het daaraan onderliggende stuk met de cijfers, moeten kunnen verifiëren. Mijn eerste vraag hierover betreft iets wat in eerdere verhoren al is langsgekomen. Klopt het dat Verkeer en Waterstaat tot dan toe, dus tot december 2008, nooit volledige inzage is gegeven in het ondernemingsplan van HSA, dus de businesscase?

De heer **Veenman**: In mijn waarneming -- en dit kan men terugvinden in de documenten -- was indertijd al bij het bod voorgeschreven op welke manier welke informatie er zou moeten worden verstrekt. Daar is een paragraaf aan toegevoegd: als het zou gaan om bijzondere informatie, waarvan de onderneming HSA vond dat deze vertrouwelijk moest blijven, kon er een derde persoon worden aangewezen die daar inzage in zou krijgen. Ik heb in de documenten ook gezien dat dit in 2004 heeft plaatsgevonden.

De heer **Elias**: Met de aantekening dat degene die dat toen deed, ik meen McKinsey, zei allerlei voorbehouden te moeten maken, omdat men lang niet alle cijfers kreeg. Men kon op een aantal punten een ruwe indicatie geven, maar had het echte verhaal niet op tafel kunnen krijgen.

De heer **Veenman**: Dat heb ik niet vernomen van McKinsey.

De heer **Elias**: Dat is een gegeven, dat is een feit. Er waren tal van vrij cynische interne memo's op het ministerie van Financiën -- en dat lijkt ook logisch vanwege het karakter van dat departement -- waarin erover wordt geklaagd, ook in de richting van de minister van Financiën, dat de NS die cijfers steeds maar niet aanlevert. Herkent u dat de cijfers van deze businesscase tot december 2008 niet onderling zijn verstrekt?

De heer **Veenman**: Dat herken ik.

De heer **Elias**: Dat was dus een van de dingen die eindelijk -- niet voor niks - - naar tevredenheid van de Staat waren geregeld. Herkent u dat daar destijds van de zijde van de Staat met enige opluchting op werd gereageerd? Eindelijk zou men de cijfers krijgen, waardoor men eindelijk kon beoordelen hoe het zat?

De heer **Veenman**: Ik weet niet of de Staat opgelucht heeft gereageerd. Wat ik wel weet, zei ik daarstraks al: dit was het eerste moment sinds de ondertekening van de concessieovereenkomst dat partijen de gezamenlijke

wil om dit tot een goed einde te brengen, naar voren hebben gebracht. Daar hoorde ook ander gedrag bij.

De heer **Elias**: Is het niet heel raar dat het in de verhouding tussen de NS en de Staat, in die nauwe samenwerking door de jaren heen, zeven jaar moest duren voordat Verkeer en Waterstaat eindelijk inzicht kreeg van de NS c.q. HSA?

De heer **Veenman**: Het is altijd de vraag welke mate van detail een departement wil, maar ik ben het met u eens dat het een teken is van de verhoudingen die ik in het begin al schetste: de zeer gespannen verhoudingen tussen de onderneming en het ministerie, zelfs met elementen van wantrouwen.

De heer **Elias**: We spreken nu over december 2008. In dit forum hebt u verteld dat u eind 2002 aantrad. U had, als opperbaas van de NS, ook kunnen verordonneren dat die cijfers aan Verkeer en Waterstaat werden gegeven, omdat u naar genormaliseerde verhoudingen wilde met Verkeer en Waterstaat. Die cijfers zouden daarbij kunnen helpen.

De heer **Veenman**: Dat heb ik niet gedaan, op grond van de constatering van de verhoudingen die er op dat moment waren. In de loop van de tijd zijn die gelukkig veranderd. Ik erken dat het heel lang heeft geduurd voordat die normalisering plaatsvond.

De heer **Elias**: Heeft de NS-directie ooit aan de HSA-directie de opdracht gegeven om de informatie waarom Verkeer en Waterstaat vroeg, juist níét beschikbaar te stellen?

De heer **Veenman**: In de stuurgroep waren er documenten, ook van medewerkers, waarin daarover de trom werd geroerd. Dat heeft niet geleid tot een verbod van de zijde van de directie. In ieder geval is dat niet in de directievergaderingen besproken.

De heer **Elias**: Uit interne HSA-stukken blijkt er sprake van trucjes om ervoor te zorgen dat de businesscase, althans de onderliggende cijfers, niet bekend zouden worden bij Verkeer en Waterstaat. Wij hebben in het verhoor van de heer Döbken stukken moeten citeren waaruit, op zijn zachtst gezegd, bleek dat Verkeer en Waterstaat door HSA een ander beeld van de cijfers kreeg voorgespiegeld dan de werkelijkheid. Wat vindt u daarvan?

De heer **Veenman**: Ik wil teruggaan naar de contractuele verhoudingen tussen het departement en de onderneming en de niet-genormeerde verhoudingen. Die zie ik als de ingrediënten die ervoor zorgden dat dit niet tot stand kon komen. Nogmaals, er hebben in de directievergadering geen besluiten plaatsgevonden waarin de opdracht werd gegeven om dat te doen. Dit was inclusief de rol van de aandeelhouder.

De heer **Elias**: U hoorde daar in de stuurgroep wel van.

De heer **Veenman**: Ik heb geen deel uitgemaakt van de stuurgroep.

De heer **Elias**: Inderdaad, u zat niet in die stuurgroep. Heeft u ooit van dit soort signalen gehoord?

De heer **Veenman**: Ik heb allerlei signalen gezien en gehoord, maar die waren niet aan mij gericht, en daarin was ook geen sprake van een aanleiding om daarop in te grijpen of om anderszins zo te opereren.

De heer **Van Gerven**: Hierop wil ik nog even doorgaan. U hebt herhaaldelijk gezegd dat u de wijzigingsprocedure wilde invoeren; u was daar voorstander van, zodat u bepaalde zaken kon oplossen. Een voorwaarde was dat u bij problemen volledige inzage zou geven in de cijfers. Dit stond ook in het memorandum van overeenstemming van 2008. Is dat juist?

De heer **Veenman**: Bij een wijzigingsprocedure volg je de richtlijnen die in de concessieovereenkomst staan. Daar komen geen andere overwegingen bij. De concessieovereenkomst geeft precies aan wat er wel en niet moet

gebeuren om tot een wijzigingsprocedure te komen. Ik kan deze combinatie dus niet maken; ik kan het leveren van gegevens hier niet aan koppelen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: op basis van de concessieovereenkomst hoefde u niet de cijfers achter de businesscase aan te leveren? Kunnen we dat hier wel aan koppelen?

De heer **Veenman**: Niet anders dan zoals ze waren opgeschreven in de businesscase, zoals ze in overeenstemming waren met de voorgelegde concessievoorwaarden en de structuur waarin dat was gedaan. En, zoals ik net zei, er was de bijzondere afspraak dat als het heel gevoelige informatie zou betreffen, deze ter inzage was van een aan te wijzen derde, een expert.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u voorgesteld, maar we hebben al geconstateerd dat het door zowel McKinsey als door de overheid onvoldoende werd beschouwd voor een volledige waarheidsvinding rond de feitelijke businesscase. Dat is gewoon een constatering. U zegt dat u dat op basis van de concessieovereenkomst niet hoefde te doen, maar u erkent dat u tot 2008 niet scheutig bent geweest met uw informatie. Dat mogen we toch wel concluderen?

De heer **Veenman**: Correct.

De heer **Van Gerven**: Dat "niet scheutig" is dus een goede omschrijving?

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

De heer **Van Gerven**: Vervolgens komt er in 2008 het memorandum van overeenstemming, waarin artikel 14 is opgenomen: als een faillissement dreigt, kan de hulp van de overheid worden ingeroepen. Is volledige openheid van zaken met betrekking tot de businesscase dan wel aan de orde?

De heer **Veenman**: Zoals het in het memorandum staat omschreven, zou men onder die omstandigheden de beschikking krijgen over alle gewenste informatie. Een faillissement is een heel bijzondere situatie.

De heer **Van Gerven**: Is dat toch niet wat vreemd? In het memorandum van overeenstemming staat dat je volledige openheid van zaken moet geven, dat je de hele businesscase moet overleggen om tot een oplossing te komen. U onderschrijft dat kennelijk, want u onderschrijft dat memorandum van overeenstemming. Maar in de periode daarvóór overlegde u die businesscase niet in zijn geheel, terwijl er een faillissement dreigde en er allerlei problemen waren.

De heer **Veenman**: U hebt kunnen lezen wat er in dat memorandum staat. Daar sta ik achter.

De heer **Van Gerven**: Nee, mijn vraag was: ziet u dat verschil in opvatting en handelwijze niet, tussen de totstandkoming van het memorandum van overeenstemming en de periode daarvoor?

De heer **Veenman**: Het antwoord is: ja.

De **voorzitter**: Ik kom er weer even tussenin. Zonet zei ik dat wij het belangrijk vinden dat we, als een onderdeel van ons onderzoek, goed helder krijgen waar het allemaal precies over gaat. U zei een aantal keren dat u een wijzigingsvoorstel hebt gedaan. Ik houd u graag bepaling 5.4 voor, die over dat wijzigingsvoorstel gaat. Deze commissie, waarvan ook juristen deel uitmaken, leest daar heel duidelijk in dat daarin voorstellen worden gedaan waarvoor transparantie en gedetailleerde beschrijvingen vereist zijn. Hoe verhoudt het ene zich tot het andere?

De heer **Veenman**: Ik denk dat er in dit geval sprake is van de gedetailleerdheid van de gegevens in de onderliggende stukken op een aantal punten en de aannames daarin, zoals voorgeschreven in de

concessieovereenkomst met betrekking tot de toegang daartoe voor een aan te wijzen derde partij.

De **voorzitter**: PricewaterhouseCoopers en McKinsey roepen dus maar wat?

De heer **Veenman**: Ik ken de uitspraken van PricewaterhouseCoopers en McKinsey niet.

De **voorzitter**: Die houd ik u nu voor: zij kregen die informatie niet.

De heer **Veenman**: Ik kan u niets anders zeggen dan het volgende. Wij hebben gedaan wat wij hebben gedaan, op dat moment, met ons zicht op de wenselijkheid en noodzakelijkheid van het verstrekken van informatie, conform de structuur die in de concessie was beschreven.

De **voorzitter**: Kunt u de vraagstelling van deze commissie volgen? In dit verhoor wisselen wij dat er in brede zin duidelijk een problematische sfeer is ontstaan tussen de spoorwegen en het kabinet, omdat er niet tot een oplossing kon worden gekomen. U gaf dat zelf aan. In het begin zei u dat u een beroep deed op de wijzigingsbepaling; u zocht naar mogelijkheden om de concessie te wijzigen, omdat er allerlei onvoorziene omstandigheden waren. Ik hield u dat net voor. In de stukken is er sprake van onvoorziene omstandigheden. Daarover ontstaat discussie. Maar in de stukken staat ook heel duidelijk dat er met gedetailleerde informatie moest worden gekomen, dat er precies moest worden beschreven wat de consequenties waren. Dat gebeurde maar niet. En het duurde allemaal zo lang. Deze commissie vraagt zich dan af: hoe komt dat toch; hoe is het toch mogelijk dat er om wijzigingen wordt gevraagd, dat er gedetailleerde informatie wordt vereist, maar dat die niet wordt gegeven? Pas zeven jaar later wordt er schoorvoetend informatie verstrekt. Hoe kan dat?

De heer **Veenman**: Ten eerste moet de tijdbepaling anders zijn: het is een kleiner aantal jaren. Ik constateer niet anders dan dat HSA de opvatting had dat zij de informatie die zij diende te verstrekken, ook om zo'n

wijzigingsprocedure in te gaan, had verstrekt. Ik heb daar niets aan toe te voegen. Wij waren met elkaar van mening dat, gelet op de bepalingen in de concessie, dát de informatie was die daarvoor noodzakelijk was.

De **voorzitter**: In de concessie stond ook: als we in een situatie zouden komen waarin er geen informatie zou worden gegeven -- dat werd kennelijk voorzien -- dan geven we die aan een derde. In de tussentijd is er een aantal rapporten verschenen waarin die derde partijen, en niet de minste, aangeven dat ook zij die informatie niet van u hebben gekregen.

De heer **Veenman**: Ik heb daar ...

De **voorzitter**: Daar hebt u dus ook geen weet van. In ieder geval hebben we dit aan u voorgehouden.

De heer **Elias**: Ik krijg de neiging om de klachten van McKinsey te gaan citeren, maar ik zal dat maar achterwege laten.

Ik heb nog een paar kleine vragen. Bij de discussie over het superdividend in 2008 is er eveneens sprake van een moeizame discussie over de informatieverschaffing door de NS, in dit geval aan de aandeelhouder, dus het ministerie van Financiën. Het gaat daarbij over het onderzoek naar de kapitaalpositie van de NS. Gaat de NS strategisch om met het ter beschikking stellen van informatie aan de Staat? Dit is een vervolg op wat net aan de orde was.

De heer **Veenman**: Mijn antwoord daarop is: nee.

De heer **Elias**: Waar komen die klachten dan vandaan?

De heer **Veenman**: Ik denk dat ze zijn terug te voeren tot datgene wat de superdividendgerechtigde aandeelhouder van mening was over de beschikbaarheid van overliquiditeit. De onderneming, op dat moment van een AA-rating voorzien, heeft in het kader van haar eigen continuïteit heel veel informatie verschaft, maar wel met de opvatting dat zij die AA-rating

moest behouden om in ieder geval toegang tot de kapitaalmarkt te behouden. Wij constateerden dat het ministerie van Financiën daar een andere opvatting over had; het ministerie vond dat dat met een aanzienlijk lagere rating ook kon. Dit leidde uiteraard tot een grotere uitkering. U kunt zich voorstellen dat de onderneming er in zo'n geval voor zorgt dat ze haar goede rating behoudt, of dat zij dat in ieder geval probeert.

De heer **Elias**: Zowel McKinsey in 2004 als PricewaterhouseCoopers in 2008 klagen over die informatievoorziening. Waarom wilde de NS alleen maar inzicht geven via een derde partij? Waarom kon dat niet rechtstreeks, nog los van hoe dat precies gebeurde? Waarom moest daar een derde tussen zitten?

De heer **Veenman**: Wij hebben in ieder geval met betrekking tot het superdividend geconstateerd dat de insteek van het ministerie van Financiën geheel anders was. Ondersteund door onze raad van commissarissen wensten wij er alles aan te doen om onze rating in ieder geval te behouden. Dat is uiteindelijk niet gelukt.

De heer **Elias**: Excuus, wellicht was ik niet duidelijk genoeg omdat ik heen en weer sprong. Mijn vraag ging over de onderliggende cijfers en over de inhoud van de zogeheten businesscase bij het bod uit 2001 en de Staat die daar, in een latere situatie, meer over wil weten. In 2004 moet het ene adviesbureau ertussen worden geschoven en in 2008 het andere om die cijfers te kunnen beoordelen. Waarom konden die cijfers niet gewoon rechtstreeks naar Verkeer en Waterstaat?

De heer **Veenman**: Ik denk dat het altijd verstandig is om er deskundigheid over cijfers en aannames tussen te zetten, zodat er een goede beoordeling kan worden gemaakt die aan twee kanten leesbaar is. Met betrekking tot het superdividend hebben wij dat ook gedaan met een financiële instelling. De aandeelhouder en de NS hebben deze overigens gezamenlijk benoemd. Het is dus niet omdat we dat niet wilden; dit leek ons gewoon een verstandige oplossing.

De heer **Elias**: Maar goed, Verkeer en Waterstaat wilde het liever anders, en dat heeft natuurlijk ook mensen die cijfers en staatjes kunnen lezen. Nogmaals, waarom zat er zowel in 2004 als in 2008 een derde tussen? Waarom werden die stukken niet gewoon ter beschikking gesteld van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Veenman**: Ik heb geen andere uitleg dan die ik u net heb gegeven. Conform de afspraken in het tenderdocument is er een format over de informatie vastgesteld. Er zou gedetailleerde informatie beschikbaar zijn. Bijzondere informatie, zeg maar informatie met een commerciële zeggingskracht, kon door een derde partij worden ingezien. Dat hebben wij zo gedaan.

De heer **Elias**: Het zal wel aan mij liggen, maar ik snap het gewoon niet, dus ik vraag het nog een keer. Die hele constructie van de HSA was een zogeheten "special vehicle": een speciaal in het leven geroepen bedrijfje. Dat moet er juist komen omwille van de transparantie. Het moest zijn eigen broek ophouden, eigen inkomsten verdienen, en Verkeer en Waterstaat zou daarbij moeten kunnen meekijken. Vervolgens worden jaren achtereen die cijfers gevraagd, maar ze worden niet geleverd. En tegelijkertijd klagen over een slechte verhouding tussen de NS en Verkeer en Waterstaat? Die zaken laten zich moeilijk rijmen.

De heer **Veenman**: Het special purpose vehicle was een voorwaarde om in de concessiebidning terecht te kunnen komen; dat is niet door de NS bedacht. Wij hebben vervolgens voldaan aan de voorwaarden die erin stonden. Ik heb u al een antwoord proberen te geven over het wel, niet en in welke mate verstrekken van informatie. Het zal dus niet erg anders zijn.

De heer **Elias**: De klachten van Verkeer en Waterstaat daarover waren u wel bekend?

De heer **Veenman**: Ik heb daar via de stuurgroep HSA wel van vernomen, maar niets rechtstreeks.

De heer **Elias**: In ieder geval was het voor u onvoldoende aanleiding om te denken: kom, laten we eens gaan zorgen voor een betere verhouding, en laten we eens beginnen met de cijfers te laten zien?

De heer **Veenman**: Wij hebben die afweging op dat moment niet op tafel gehad.

De heer **Elias**: Dat is duidelijk.

De **voorzitter**: We komen langzaam maar zeker tot een afronding van dit verhoor. Wij hebben daarin een periode bekeken waarin de partijen erg tegenover elkaar stonden. In eerdere verhoren hebben we vernomen dat daarvan al in de aanloop naar de concessie sprake was. Op een bepaald moment wordt die concessie gesloten. U verzoekt om de instelling van de wijzigingsprocedure, maar u levert niet de informatie die daarvoor blijkbaar nodig was. De wederpartij geeft aan dat er geen sprake van onvoorziene omstandigheden was en dat er eerst moest worden gereden. De partijen blijven dan een periode tegenover elkaar staan. Lang daarna, na een periode waarin er ook nog allerlei verwickelingen waren rond het superdividend, komt die openheid uiteindelijk en wordt er gekeken naar mogelijkheden om de problemen op te lossen.

In deze afronding wil ik naar uw rol gaan, en naar uw leiderschap. Wat had u kunnen doen om ervoor te zorgen dat de partijen niet langer zo tegenover elkaar stonden, en samen tot een oplossing zouden komen?

De heer **Veenman**: Ik wil allereerst op uw constatering ingaan. U verbindt het wijzigingsvoorstel aan de voorwaarde om eerst te gaan rijden; we moesten daarna maar terugkomen. Die twee zaken zijn niet aan elkaar verbonden.

De **voorzitter**: In uw beleving niet, zo hoor ik u zeggen.

De heer **Veenman**: Correct. Ik wil dit herhalen: die zijn echt van elkaar gescheiden, dat waren ook echt twee verschillende momenten. In de loop van de tijd hebben we in onze onderlinge gesprekken van alles geprobeerd om de verhoudingen te normaliseren. Helaas moet ik zeggen dat ik er, ondanks alle inspanningen van de collega's, niet in ben geslaagd om dit snel tot een goed einde te brengen. Dat gold voor alle verhoudingen destijds. Ik herinner aan wat ik in het begin zei: er was een grote mate van wantrouwen. Het is mij in ieder geval gebleken dat het, met welke aansturing dan ook, heel lang duurt voordat je zoiets uit organisaties kunt krijgen; of dat nu de NS met de HSA is of een departement, het is allemaal heel weerbarstig.

De **voorzitter**: Wat had u kunnen doen, als leider van de Nederlandse Spoorwegen, wetende wat de investeringen waren geweest, wetende welk vervoer er werd beoogd en wetende dat de reiziger dat graag wilde hebben? Wat had u, als leider van de NS, kunnen doen om te voorkomen dat jullie in totaal wel acht jaar lang tegenover elkaar zouden blijven staan?

De heer **Veenman**: Ik zou niet willen beweren dat we acht jaar lang in diezelfde houding hebben gestaan. Wij hebben daar wel degelijk een ontwikkeling in gezien. Maar het is traag verlopen en dat vind ook ik een heel spijtige constatering. Dat was ondanks de inspanningen die ik heb geleverd in de directe verhoudingen met de ministers of staatssecretarissen.

De **voorzitter**: Uw antwoord op mijn vraag wat u had kunnen doen, is dus: niets. U geeft mij geen antwoord. Mijn vraag was: wat had u kunnen doen? U geeft mij daarop geen antwoord. Uw antwoord kan niets anders betekenen dan: niets. Ik kan me dat niet voorstellen. Wat had u kunnen doen, meneer Veenman?

De heer **Veenman**: Ik kan hier en nu niet bedenken wat ik toen anders had moeten doen, met de informatie en de wetenschap die op dat moment op tafel lag. Nu, vandaag, heb ik meer informatie.

De **voorzitter**: De informatie lag in ieder geval niet op tafel bij de Staat. Die vroeg daarom, om tot een oplossing te komen.

Meneer Veenman, de laatste vraag die wij aan u stellen, is de volgende.

Heeft u in dit dossier, waarbij u lange tijd was betrokken, aanknopingspunten gezien om te denken dat zich daarin onregelmatigheden hebben voorgedaan?

De heer **Veenman**: Nee, die heb ik niet gezien.

De **voorzitter**: Oké. Ik sluit dit verhoor.

Sluiting: 17.00 uur