

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 29 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: mevrouw Schultz van Haegen (staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat/minister van Infrastructuur en Milieu), die wordt bijgestaan door de heer Strelczyk.

Aanvang: 14.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt mevrouw Schultz van Haegen de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Schultz van Haegen. Nadat u al in de periode 2002-2007 staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat was geweest -- de aanleg van de HSL-Zuid-infrastructuur hoorde toen nog niet tot uw portefeuille -- werd u in 2010 minister van Infrastructuur en Milieu. Toen is er een omslag gemaakt, met een nieuwe naamgeving en ook een nieuwe inhoud voor het ministerie. Van 2010 tot november 2012 had u het spoordossier in uw portefeuille. Na de kabinetswissel droeg u het spoordossier over aan staatssecretaris Mansveld.

In dit verhoor stellen wij u een aantal vragen over de volgende onderwerpen: het onderhandelakkoord, de toelating van de Fyra, de samenwerking met de Belgische staat en de Belgische spoorwegen, de NMBS, de start van de commerciële dienst van de Fyra en het alternatieve vervoer dat uiteindelijk is beoogd. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Op 14 oktober 2010 nam u de portefeuille over van uw voorganger, minister Eurlings. Waarschuwde hij u nog ergens specifiek voor, bij een overdrachtmoment of zo?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Bij zo'n overdrachtmoment krijg je altijd het officiële overdrachtdossier. Daarin was niets opgenomen over HSA-problematiek. Er is dan ook altijd nog een persoonlijk gesprek, maar dat is zeer beperkt. Ik heb nog eens teruggedacht, maar met 99% zekerheid kan ik zeggen dat we het niet over dit onderwerp hebben gehad.

De heer **Elias**: Over die overdracht gesproken, u wordt minister in het tweede kabinet-Rutte. Dan is er ook een moment van het verdelen van de portefeuilles. Staatssecretaris Mansveld gaat het spoor doen. Wat was daarvoor eigenlijk de reden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Er was geen specifieke reden, anders dan dat ikzelf zowel als staatssecretaris als in mijn hoedanigheid van minister deze portefeuille een tijdlang had gehad. Op een gegeven moment bekijk je waar je hart het meeste ligt. Wat wil je het liefste doen? Ik had de behoefte om de waterportefeuille weer te krijgen. Dat heeft erin geresulteerd dat de spoorportefeuille naar de staatssecretaris ging.

De heer **Elias**: Ik vraag het omdat in de pers wel gesuggereerd is dat u zag dat het, op zijn zachtst gezegd, een naar en ingewikkeld dossier was en dat dat de reden was dat het ineens bij de staatssecretaris in de portefeuille zat.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik hoop dat deze enquête zal bewijzen dat ik op dat moment niet wist wat er zou gaan gebeuren met het materieel en dat dat dus niet de reden was. Misschien is het daarom ook wel mooi dat deze enquête er is. Een spoordossier is altijd een ingewikkeld dossier, maar als staatssecretaris heb ik het ook gehad en als minister eveneens. Maar dit geldt voor veel meer van onze dossiers. We zijn er ook om problemen op te lossen.

De heer **Elias**: Snel na de overdracht, we zitten dan na oktober 2010, kreeg u het bericht dat de financiële situatie van High Speed Alliance (HSA) was verslechterd. Dat was een dochteronderneming van NS. NS was voor 95% eigenaar. HSA was verantwoordelijk voor het vervoer over de hogesnelheidslijn. Waar zag u de grootste risico's?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ongeveer twee weken na mijn aantreden kreeg ik het bericht dat HSA als organisatie op omvallen stond omdat de businesscase die ooit gemaakt was, niet overeenkwam met de realiteit van die tijd en dat NS als organisatie op hetzelfde moment investeringen wilde doen. Voor mij was dat een reden om meteen alert te worden en vooral angst te hebben voor discontinuïteit van het reizigersvervoer en een financieel probleem voor het infrafonds.

De heer **Elias**: Was u duidelijk hoe diep en zwaar die problemen waren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, dat werd mij meteen duidelijk.

De heer **Elias**: En waarom konden of wilden de NS en HSA zelf niet met een oplossing voor hun financiële problemen komen? De NS was de moeder van HSA.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: U moet het als volgt zien. NS heeft als aandeelhouder het ministerie van Financiën. Er waren ook afspraken over hoeveel NS garant mocht staan voor de organisatie HSA. Dat was niet voor een oneindig bedrag. Ik denk dan ook dat NS niet alleen kon beslissen dat zij de HSA-organisatie financieel in stand zou houden.

De heer **Elias**: Waarom denkt u dat? Het bedrijf zat op zich redelijk goed in de slappe was. Er werd verdiend; op dat moment althans. Zo'n bedrijf moet zijn eigen dochter maar zien te redden. Dat zou je ook kunnen denken.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nu ja, dat was ook mijn houding. Ze kwamen bij ons om te zeggen dat ze een probleem hadden en dat de businesscase

die ooit was gemaakt, niet meer overeenkwam met de werkelijkheid. Mijn idee was ook: dan los je dat zelf maar op.

De heer **Elias**: En toen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zoals u weet, heb ik gezegd: dan gaan we er onmiddellijk mee aan de slag. Het is natuurlijk niet zomaar een boodschap die je te horen krijgt, namelijk dat zo'n organisatie -- het was toen oktober 2010 -- medio 2012 zou komen om te vallen. We hebben gezegd: jullie moeten ons alle gegevens geven over de oorspronkelijke businesscase en de huidige businesscase; vervolgens gaan we met elkaar in gesprek over de manier waarop we het gaan oplossen, maar u staat wel aan de lat.

De heer **Elias**: Maar in eerdere stadia had bijvoorbeeld minister Zalm bij soortgelijke verzoeken gezegd: nee, wij bewegen niet, het is het probleem van de NS en van HSA; ze lossen het zelf maar op.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb toen ook gereageerd dat HSA al vele jaren had aangegeven dat de businesscase waarschijnlijk niet haalbaar was en dat in de jaren daarvoor ervoor gekozen was om daar geen definitieve oplossing voor te verzinnen. Dat had natuurlijk wel gekund. Er is of niet op gereageerd, of er is uitstel van betaling gegeven. Mijn inschatting op dat moment in oktober 2010 was dat het onvoldoende zou zijn om het probleem te negeren, om het terug te duwen, maar dat er echt een reële oplossing gezocht moest worden voor een vraagstuk dat er al heel lang zat aan te komen.

De heer **Elias**: U kreeg dat probleem op tafel. Wat was toen uw reactie op wat uw voorgangers hadden gedaan, op hoofdlijnen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Mijn primaire reactie was: als dit al zo lang bekend is, waarom is er dan niet eerder tot een oplossing gekomen?

De heer **Elias**: En wat was het antwoord op die zelf gestelde vraag?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het antwoord vanuit de organisatie was dat er door de NS nooit gegevens beschikbaar waren gesteld over de zwaarte van de problematiek.

De heer **Elias**: Vond u dat geen raar antwoord?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zou zelf zeggen dat je bij een uitstel van betaling kunt zeggen: ik doe dat alleen als ik volledig inzicht in de gegevens krijg.

De heer **Elias**: Uw voorganger had eind 2008 een memorandum van overeenstemming, zoals we het maar zullen noemen -- kort gezegd: memorandum -- gemaakt. Dat was samen met de NS en HSA afgesproken. Artikel 14 van dat memorandum bevat een bepaling die hier al een paar keer is besproken, namelijk dat HSA, als er opnieuw discontinuïteit dreigt en het dus fout dreigt te gaan met HSA en dat -- gelet op wat u hiervoor zei, is dat niet onbelangrijk -- op basis van geverifieerde cijfers ook daadwerkelijk komt vast te staan, een brief schrijft waarin zij dat aangeeft en dat de Staat dan binnen de kaders van de wijzigingsprocedure de concessievergoeding zal verlagen. Dat werd gezien als een vrij harde afspraak. Speelde dat memorandum, en met name dat artikel, een rol in het feit dat NS en HSA zich tot de Staat wendden voor een oplossing?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat zou u aan hen zelf moeten vragen. Voor mij speelde het artikel geen rol. Ik kende het artikel niet en in de gesprekken die ik ben aangegaan met HSA en daarna met NS, heb ik dit artikel ook nooit onder ogen gekregen van hen. Ik heb het dus ook niet meegenomen in de gesprekken die ik met hen heb gevoerd.

De heer **Elias**: Voor u was het zeker geen leidend uitgangspunt, zo van "we moeten straks allerlei financiële problemen oplossen en dan kan ik beter nu een deal sluiten"?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, integendeel. Mijn eerste reactie was: jullie hebben ooit een deal afgesproken in het verleden en dan moeten jullie het ook zelf zien op te lossen. Zo zijn we onze gesprekken begonnen en niet met de gedachte dat de oplossing aan onze kant zou moeten liggen.

De heer **Elias**: Maar u begon wel enigszins te schuiven en mee te denken aan een oplossing. Welke oplossingsrichtingen werden toen overwogen? Welke richting ging het op?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zou het niet "schuiven" willen noemen. Uiteindelijk moet je natuurlijk reëel zijn. Als een organisatie op omvallen staat omdat zij financieel het bedrag niet binnen kan krijgen dat zij ooit geraamd heeft, en je tegelijkertijd wilt zorgen voor continuïteit zodat het door jou geplande reizigersvervoer niet in gevaar komt, dan zul je toch moeten meedenken. Toen hebben we gedacht: welke oplossingen zijn er nu? Volgens mij was dat ook uw vraag. Toen zijn we met een zestal potentiële oplossingen gekomen die we vervolgens zijn gaan verkennen.

De heer **Elias**: Kunt u ze kort noemen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja. De eerste is helemaal niets doen en het gewoon failliet laten gaan en vervolgens met andere partijen in zee gaan of misschien maar niets meer doen op het spoor. De tweede oplossing bestaat eigenlijk uit twee delen. Je komt gedeeltelijk tegemoet aan de wens om de gebruiksvergoeding te verlagen door bepaalde omstandigheden in aanmerking te nemen, bijvoorbeeld de invoering van het ERTMS. Dat moet je doen binnen de eisen van de Europese Unie met betrekking tot staatssteun. Er waren twee varianten waarmee je meer dan wel minder kon doen en meer of minder zaken kon meenemen. De derde is het toevoegen van de hsl aan het hoofdrailnet, de integratie dus, die uiteindelijk deel van de oplossing is geweest. De vierde is alsnog weer onderhands aanbesteden, aan de NS, de dochter van de NS of misschien aan een derde partij. Dan zou Deutsche Bahn het meeste voor de hand liggen. De vijfde is überhaupt

concurrentie op het spoor mogelijk maken. Ik zei net dat er zes opties waren, maar zoals ik ze nu noem, in delen opgedeeld, waren het er vijf.

De heer **Elias**: En wat werd het?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Uiteindelijk is het een combinatie geworden van een gedeeltelijke verlaging van de gebruiksvergoeding en een samenvoeging van de hsl-concessie en de hoofdtrainnetconcessie.

De heer **Elias**: Want alleen de concessievergoeding verlagen was onvoldoende.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat was, zoals ik het inschatte, onvoldoende, want dan zou je misschien op 20 of 30 miljoen verlaging kunnen zitten en zat er nog een groot gat tussen de businesscase die in 2001 was gemaakt en de businesscase die in 2010 is gemaakt. Zoals u weet, heeft de Boston Consulting Group (BCG) ook een inschatting gemaakt van wat een reële opbrengst was voor het vervoer over de hsl-lijn. Er zat gewoon een heel groot verschil tussen die inschatting en de eerdere inschatting die was gemaakt.

De heer **Elias**: En er waren ook nog allerlei verder niet en detail uit te werken juridische problemen, want je ging al snel in de richting van staatssteun.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt, ja.

De heer **Elias**: Dan wordt er een oplossing gevonden. De hsl-concessie, dus het recht van HSA om die hogesnelheidslijn te mogen exploiteren, wordt geïntegreerd in het kernnet. NS mag dus beide belangrijke dingen exploiteren, in elkaar schuiven. Voor hen heeft dat ook synergetische voordelen, zoals dat dan zo mooi heet. Was de NS door deze oplossing wel bereid om tot 2015 garant te staan voor HSA?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Onder andere door deze oplossing.

De heer **Elias**: En zonder die integratie niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zo hebben we het niet bekeken. Ik heb vooral gekeken vanuit het belang van de belastingbetaler en dat van de reiziger. Met welke van die verschillende varianten zorg je voor continuïteit van het reizigersvervoer? Als je bijvoorbeeld opnieuw moet gaan aanbesteden, kun je zomaar twee jaar lang zonder reizigersvervoer zitten. Een andere vraag, met het oog op de belastingbetaler, is hoe je ervoor zorgt dat het Rijk zo min mogelijk geld hoeft bij te leggen, geld dat weer ergens anders geschraapt moet worden. Dat was het uitgangspunt. Het integreren van het hoofrailnet met het hsl-net betekent voor NS dat zij hiermee voordeel kan behalen. Je kunt je dienstverlening immers beter organiseren als je met beide lijnen aan de slag bent. Door dat voordeel konden ze meer bijdragen.

De heer **Elias**: Maar bij die gekozen oplossing -- ik zeg het een beetje ruw -- werd bijna tussen neus en lippen door de concessie voor het hoofdrailnet tot 2025 in één moeite door onderhands aan de NS gegund.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Er stond ook in het regeerakkoord dat een onderhandse aanbesteding zou moeten plaatsvinden van het hoofdrailnet. Dat zou dus sowieso al plaatsvinden. De vraag is alleen of dat op dat moment moest gebeuren of in een aparte discussie. We hebben het erbij betrokken en we hebben toen ook gezegd: dan bent u nu als NS verder ook verantwoordelijk voor alle andere vraagstukken die zich nog gaan voordoen, financieel.

De heer **Elias**: Weet u nog wanneer de integratie van beide concessies als oplossing op tafel kwam?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik denk ergens in de zomer ... Even kijken ... Ik ben hiermee in oktober geconfronteerd. Vervolgens ben ik naar de Kamer gegaan. Verschillende oplossingsrichtingen zijn ergens in mei of juni of misschien al wat eerder met mij besproken. In de tussentijd zijn we steeds

gaan verkennen welke oplossing het beste zou uitwerken. Ze hebben allemaal een rol gespeeld in de onderhandelingen, maar uiteindelijk kwam voor de zomer de integratie met het hoofdrailnet als meest wenselijke naar voren. Vanaf dat moment zijn we daar verder naar gaan kijken. Uiteindelijk moesten we ook rekening houden met Europa. Er waren immers discussies over de vraag of je spoor nu wel of niet moet aanbesteden. Dat speelde allemaal tegelijkertijd.

De heer **Elias**: Maar er was al zo'n driekwart jaar verstreken sedert de dag dat u het departement binnenstapte. Dat rechtvaardigt de vraag of u aanvankelijk wellicht geen voorstander was van integratie. Het duurde immers even voordat het zover was.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik ben een liberaal. Ik vond het heel mooi dat de hsl gewoon was aanbesteed. Het kan dat het dan wordt gewonnen door een staatsbedrijf, maar het was wel een aanbesteding geweest. Iedereen op de markt had de mogelijkheid gehad om te bieden. Om een lijn die ooit is aanbesteed dan toch weer samen te voegen met een hoofdrailnet, waardoor van aanbesteding geen sprake meer is, doet een liberaal natuurlijk wel eventjes pijn. Het was dan ook niet mijn eerste voorkeursoplossing. Tegelijkertijd moest ik ook verstandig nadenken over de vraag wat goed is voor de belastingbetaler en voor de reiziger. Deze optie was toch de beste oplossing voor de reiziger en de belastingbetaler, financieel en qua continuïteit. Daarom heb ik ervoor gekozen. Ik heb het ook zo gezegd in de Tweede Kamer: eigenlijk past het niet echt in mijn streven om dit soort lijnen aan te besteden, maar dit is toch de beste oplossing.

De heer **Elias**: U noemde de reiziger en de belastingbetaler, maar de heer Meijer zei net in zijn verhoor: mevrouw Schultz kwam in haar begroting ook voor een enorm probleem te staan als HSA zou omvallen, want jarenlang vielen de inkomsten weg. Dat liep op tot, wat was het, 500 of 600 miljoen. U zou dan aanlopen tegen een leeg infrafonds, waar u wellicht allerlei asfaltdingen mee zou willen doen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, maar degene die ervoor zorgt dat de begroting wordt gevuld, is de belastingbetaler. Als het Rijk 2,4 miljard heeft ingeboekt aan opbrengsten uit gebruiksvergoedingen voor de hsl, waarvan vervolgens projecten worden gerealiseerd -- andere spoorprojecten en andere projecten binnen het infrafonds -- zou het tragisch zijn als dat zomaar moet worden geschrapt vanwege het sluiten van een verkeerde deal. Ik heb dan ook geprobeerd om dat bedrag zo veel mogelijk te minimaliseren.

De heer **Elias**: U zei: ik was liberaal. In 1999 had het toenmalige kabinet er bewust voor gekozen om de hogesnelheidslijn en het hoofdrailnet niet te integreren, maar de hsl als een aparte concessie aan te besteden, onder meer vanwege die ingezette liberalisering. En dan kwam u als liberale minister dat liberale gedachtegoed even de nek omdraaien!

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, ik heb net gezegd: geheel contre coeur. Maar uiteindelijk ben je als minister niet alleen een liberaal, je moet ook nadenken over het algemeen belang, het brede belang, en daarbij alle aspecten betrekken. Voor mij gold dat het minimaliseren van de financiële schade voor het Rijk en het maximaliseren van de dienst die je de reiziger kunt leveren, vooropstonden.

De heer **Elias**: We mogen dus vaststellen dat u zich ervan bewust was dat u met die integratie van de hsl en het hoofdrailnet afstand nam van eerder ingezette beleidslijnen om dat juist niet te doen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, al was ik me er op dat moment niet van bewust dat dat ook in 1999 zo specifiek aan de orde was geweest. Ik wist dat het ooit was aanbesteed. De discussie over de relatie met het verleden is later op gang gekomen.

De heer **Elias**: Over dat onderhandelakkoord en de precieze inhoud komen we nog te spreken, maar ik spring nu even naar het einde daarvan. Kreeg de NS met dat onderhandelakkoord niet alsnog hetgeen zij al jaren wilde, namelijk het vervoersrecht op de hogesnelheidslijn én het hoofdrailnet, geen

concurrentie en korting op de concessie c.q. de gebruiksvergoeding? Waren ze uiteindelijk niet spekkoper?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Wat mij betreft niet. Ze moesten nog steeds dezelfde diensten leveren als in 2001. We zijn uiteindelijk van vijf Fyra-treinen naar vier gegaan, een minder dus. Maar dat is nog hetzelfde gebleven. Ik heb het dan over het onderhandelakkoord, hè. Later is dat natuurlijk veranderd. Financieel gezien droegen ze ook nog steeds meer bij dan ze oorspronkelijk hadden gewenst. Maar de integratie is inderdaad een onderdeel dat, als je terugkijkt, hetzelfde is als in het verleden.

De heer **Elias**: Vond u niet dat ze daarmee werden beloond voor het slechte gedrag van al die jaren? Ik doel op de cijfers die ze niet geleverd hadden, waarmee de businesscase, dat ondernemingsplan, niet goed genoeg kon worden behandeld. Ik bedoel dan met name de onderliggende cijfers bij dat ondernemingsplan. Jarenlang hebben ze niet gedaan wat de overheid, de Staat, wilde en dan gaan ze er toch met de hoofdprijs vandoor.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zou het geen beloning willen noemen. Misschien hebben ze op dit punt gekregen wat ze toen ook hadden voorgesteld, maar ik kan me niet voorstellen dat dit een geregisseerde strategie is geweest. Voor mijzelf gold op dat moment ... Ik werd geconfronteerd met een probleem dat er al jarenlang lag. Dat moest worden opgelost, en wel zodanig dat de continuïteit van het reizigersvervoer niet in gevaar kwam. De beste oplossing was integratie. Voor mij zat daar geen enkele beloningsgedachte achter, daar zat voornamelijk de gedachte achter dat dit financieel het Rijk het minst zou schaden en de reiziger het beste zou uitkomen.

De heer **Elias**: Besepte u wel dat als HSA de verplichtingen niet zou nakomen -- wat uiteindelijk ook gebeurde -- de handhaving op de hsl-concessie problematisch zou worden omdat daarmee ook de geïntegreerde concessie, dus het totaal, onder druk zou komen te staan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Kunt u nog een keer zeggen wat u bedoelt?

De heer **Elias**: Het werd aan elkaar geknoopt. Als het fout zou gaan of moeilijk zou gaan op die hogesnelheidslijn, kwam ook het totaal onder druk te staan.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Oké, zo. Bij de integratie van het hoofdrailnet en het hsl-net is gewoon afgesproken wat er bediend zou moeten worden en met welke punctualiteit dat zou moeten gebeuren. Je kunt daar gewoon op toezien en handhaven.

De heer **Elias**: Waren er juridische risico's verbonden aan het integreren van beide concessies en het onderhands gunnen van die vervolgens geïntegreerde concessie?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: We hebben heel veel juridisch onderzoek moeten doen, om meerdere redenen. We hebben eerst gekeken of er een langere termijn was waarop de hoofdrailnetconcessie onderhands gegund zou kunnen worden. We hebben daarover ook informeel gesproken met de Europese Commissie. Immers, hoe langer je het doet, hoe gunstiger de voorwaarden voor NS kunnen zijn.

De heer **Elias**: Informeel met de Europese Commissie?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Elias**: Wie deed dat?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat is gewoon ambtelijk gebeurd. In Europees verband speelde op dat moment juist liberalisatie van de markt. Daar is ook het signaal gekomen dat een vijftienjarige concessie gewoon geen haalbare kaart zou zijn, maar een tienjarige wel. De discussie in Europa was toen immers nog niet afgerond. Dat loopt een beetje op met de invoering, waarschijnlijk, van liberalisatie ergens in 2023.

De heer **Elias**: U won toen ook adviezen van de landsadvocaat in.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ook dat, over staatssteun bijvoorbeeld.

De heer **Elias**: Als ik ze ruw samenvat, zeg ik als juridische leek dat er allemaal mitsen en maren waren en juridische plussen en minnen. Maar diepgaande juridische adviezen leidden uiteindelijk tot de conclusie: het kan. En: elk scenario heeft lelijke risico's, dit ook. Het kon dus, het was een heel smal paadje.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb het niet als een heel smal paadje ervaren. We hebben inderdaad veel advies moeten inwinnen over staatssteun en over beëindiging van concessies. Er waren natuurlijk nog andere partijen die ook een bod hadden gedaan. Je wilt het op zo'n moment ook fair doen en anderen niet in het nadeel brengen. Je moet je daarover dus laten adviseren. De variant die we uiteindelijk gekozen hebben, had de steun van de landsadvocaat.

De heer **Elias**: Kan een aantal van de juridische risico's zoals die werden geschetst, zich op dit moment nog steeds verwezenlijken?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet dat de Europese Commissie nog brieven over en weer heeft geschreven over de onderhandse aanbesteding, maar ik weet niet in welke fase dit nu zit.

De heer **Elias**: Ik doel meer op het feit dat er op dit moment nog een procedure loopt die is aangespannen door de Federatie Modaliteitsbedrijven Nederland, een concurrent van de NS. Die betwist dat het kernnet zonder aanbesteding naar de NS kon.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik ken die zelf niet, maar die zal misschien in de periode na mij zijn aangespannen. Maar je loopt altijd een risico als je besluit om iets anders in te richten dan het voorheen was. Nogmaals, we

hebben advies ingewonnen en ik denk ook dat we een open en transparant proces hebben gevolgd. Ik heb ook in de Kamer uitgelegd hoe alles is gelopen. Het is, denk ik, aan anderen om te bekijken of ze wel of niet hierop juridisch nog willen terugkomen.

De heer **Elias**: Ik kijk even naar mijn collega Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Ik ga nog even op dit laatste door. Ging u met het onderhandelakkoord niet tegen de ontwikkelingen van de Europese spoormarkt in?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, dat heb ik net eigenlijk ook al gezegd. In Europa was sprake van verdere liberalisering. Er was discussie of in de toekomst niet alle spoorvervoer moest worden aanbesteed. Ondertussen deden wij een onderhandse aanbesteding. Daarover voert mijn opvolgster nu ook veel gesprekken in Europa, met de Commissie. Is dat te allen tijde verstandig?

De heer **Van Gerven**: Wat was nu vanuit Europeesrechtelijk perspectief het doorslaggevende argument om daar toch van af te wijken?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Voor ons was het argument dat je afhankelijk wordt van allerlei andere aanbieders, internationaal, als je gaat aanbesteden. Hoeveel zijn dat er eigenlijk? In eigen land zijn er niet veel partijen die die marktrol kunnen vervullen. Ik denk zelfs dat je kunt zeggen dat daar geen partijen zijn. Immers, wie anders dan de NS zou die rol kunnen vervullen? Er zijn natuurlijk wel aanbieders die kleine stukjes kunnen doen. Daar is ook over gesproken bij de decentralisatie van het spoor, maar het hele hoofdnet is een enorme klus. Dan kom je al snel in de situatie terecht dat Deutsche Bahn of de Fransen hier in Nederland de treindienst gaan runnen. Ik vind dat je je moet afvragen of je niet eerst meer markt moet hebben voordat je overgaat tot het openen van de markt. Maar voor mij was dat niet de reden. De reden om te integreren had veel meer te maken met de baten die we als land daarbij hadden.

De heer **Van Gerven**: Zeker, dat hebt u geschetst. Wat u zojuist schetste was de motivatie van de landsadvocaat.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nou, dat is wat wij in Europees verband steeds aangeven, nu nog.

De heer **Van Gerven**: Er is onvoldoende markt, dus beschouwen we het als het ware als een openbare dienst die voorlopig op deze manier ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Je moet eerst een andere markt creëren voordat ...

De heer **Van Gerven**: Voordat je dat doet. U hebt net zes opties geschetst. Er lag ook een optie voor dat HSA zelf de broek zou moeten ophouden, uiteraard gesteund door NS. Waarom kon dat eigenlijk niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Als ze zelf de broek hadden kunnen ophouden, hadden ze uiteindelijk niet bij ons hoeven aankloppen.

De heer **Van Gerven**: Nee, ik bedoel ... HSA was op zichzelf verlieslijdend, maar er stond een moederconcern achter. Had NS HSA niet kunnen steunen, zodat HSA overeind bleef? U hebt die conclusie niet getrokken. Waarom niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zoals ik in het begin al zei tegen de heer Elias, lag er ook een beperking voor NS om financieel te participeren in de HSA. Ze mochten niet zomaar iedere keer nieuw garantiekapitaal erin stoppen. Dat leidde ertoe dat de HSA-organisatie op omvallen stond. Ik betwijfel dat, want als je als NS HSA belangrijk vindt, net als het opereren op het hsl-net, moet je ervoor zorgen dat je investeert en verliezen compenseert. Maar goed, als belanghebbende, dus als beleidsmaker die wil dat reizigers over dat hsl-net gaan, zit ik er anders in dan bijvoorbeeld het ministerie van Financiën.

De heer **Van Gerven**: Maar heeft het ministerie van Financiën, dat aandeelhouder was, die oplossing geblokkeerd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: In het begin wel en ik vind het ook logisch dat je als aandeelhouder zegt: ik ben aandeelhouder van een organisatie die in allerlei subonderdelen participeert en ik wil daar wel zicht op houden; ze mogen dat niet zomaar in verlieslatende organisaties doen. Vrij snel nadat HSA verlieslatend bleek te zijn heb ik een gesprek gevoerd met mijn collega van Financiën, toen nog Jan-Kees de Jager. Ik heb hem gezegd: je hebt het aandeelhoudersbelang van Financiën en je hebt het brede belang van de Staat en als je kijkt naar het brede belang van de Staat, zou je toch tot een andere afweging moeten komen.

De heer **Van Gerven**: Begrijp ik het goed dat de aandeelhouder, de heer De Jager, niet achter de oplossing stond dat NS zelf HSA overeind hield?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan het nog steviger zeggen: voor de aandeelhouder zou een faillissement van HSA aantrekkelijker zijn dan het moeten investeren in het in stand houden van de HSA-organisatie. Maar daar heeft de aandeelhouder uiteindelijk niet voor gekozen, omdat de aandeelhouder ook nog minister van Financiën in brede zin is en dus ook het bredere staatsbelang moet regardereren. Vanuit dat belang heeft hij er uiteindelijk voor gekozen om mee te werken aan een oplossing.

De heer **Van Gerven**: Er was nog een ander punt dat mij triggerde. U zei in het begin: een eerdere oplossing had gekund. Hoe?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat is mijn mening. Als er al sinds 2002 signalen worden afgegeven dat de businesscase zoals die is afgesproken, niet wordt gehaald omdat de geraamde opbrengsten en de uitgaven niet met elkaar in overeenstemming zijn, moet je eerder met elkaar om tafel gaan om te zien hoe je dat gaat oplossen. Het zit aan beide kanten. De NS-organisatie of, beter gezegd, HSA had eerder moeten zeggen: dit is het moment om echt

met elkaar om de tafel te gaan. Maar ook het ministerie had moeten zeggen: dit is het moment dat we tot een oplossing moeten komen.

De heer **Van Gerven**: Zegt u hiermee dat het al in 2004 of bijvoorbeeld 2008 opgepakt had kunnen worden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zou ... Maar er zijn andere keuzes gemaakt. Men heeft ervoor gekozen om te komen tot uitstelling van betaling. Dat was in 2008 of 2009, geloof ik. Dat is ook zo met de Kamer gedeeld en besproken. Het werd toen als beste oplossing geacht.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar ik vraag uw mening.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: U hebt mijn mening net gehoord. Als je dit soort zaken hoort, is het slim om zo snel mogelijk een realistische oplossing te bedenken.

De heer **Van Gerven**: Ik concludeer dat u datgene wat u als realistisch beschouwde in 2010, eerder had ingezet.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, dat heb ik toen ook in de Kamer gezegd.

De heer **Elias**: Ik heb nog een vraag tussendoor. Dat betekent dus dat u vindt dat uw drie voorgangers alle drie het probleem eerder hadden kunnen oplossen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan dat alleen maar doen met de informatie die ik nu heb. Toen ik het dossier op dat moment aantrof, dacht ik: goh, had dat niet eerder opgelost kunnen worden? Het betoog was dat de gegevens, de cijfers, er niet waren. Maar volgens mij kun je daar wel eisen aan stellen, ook als ministerie.

De heer **Elias**: U noemde 2002, 2004 en 2008. Dat betreft drie van uw voorgangers.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: 2004 noemde ik niet, dat werd door een van de commissieleden genoemd. In 2002 werd het probleem voor het eerst onderkend. Dat was misschien nog heel vroeg om te zien of het echt een probleem was. Maar het is een steeds terugkerend probleem geweest, niet alleen voor de voorgangers. Ook de Kamer is er steeds bij betrokken geweest. Er moest uitstel van betaling komen, de businesscase leek niet te kloppen. Ik kan alleen maar zeggen dat ik het heb opgepakt en ermee aan de slag ben gegaan. Ik wil ook niet veroordelen wat daarvoor is gebeurd, ik denk alleen: het had misschien eerder gekund.

De heer **Elias**: Ik wil u nadrukkelijk geen woorden in de mond leggen, maar ik wil het wel precies weten. Ik krijg de indruk dat u daarmee net zei dat u vond dat uw drie voorgangers het ook zelf eerder hadden kunnen oplossen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik probeerde dat een beetje te vermijden als conclusie van mijzelf. Als je zo'n probleem tegenkomt, kun je sneller zeggen: ik wil alle gegevens hebben. Daarmee kun je sneller tot een definitieve oplossing komen in plaats van tot een uitstel. Ik wil er geen personen aan hechten, daarom zeg ik het zo.

De heer **Van Gerven**: We gaan naar het onderhandelakkoord. De Staat en NS hebben van juni 2010 tot november 2011 met elkaar onderhandeld. Het duurt tot april 2011 voordat er duidelijkheid is over de cijfers. Het is dan de verwachting dat u en NS er in de zomer van 2011 uit kunnen zijn. Maar dat wordt uiteindelijk toch pas november 2011. Waarom duurt het zo lang om tot een akkoord te komen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het begon met een organisatie die dreigde om te vallen op een specifiek punt: de bediening van de hsl. In het kader van een oplossingsrichting gingen we nadenken over de integratie met het hoofdrailnet. Toen werd de discussie ineens veel groter en complexer. Aan de onderhandse aanbesteding van het hoofdrailnet zaten ook heel veel politieke vraagstukken. Wat zou er allemaal gaan vallen onder de afspraken

rondom dat hoofdrailnet? Dat moesten we er nu ineens allemaal bij gaan betrekken. Er waren ook heel veel wensen van de Kamer op dat vlak. Die moesten we er ook meteen in betrekken. Dat maakte de discussie complex, waardoor het veel langer duurde.

De heer **Van Gerven**: Ging die discussie met de Kamer ook over de manier waarop het moest worden ingericht? U hebt het proces gedeeld met de Kamer.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb het proces ook gedeeld met de Kamer. Ik moet even nadenken over de wijze waarop. Ik heb de Kamer de eerste keer vertrouwelijk geïnformeerd en ook aangegeven dat ik de Kamer wilde meenemen, nog vertrouwelijk. Halverwege heeft de Kamer gezegd: dat willen we eigenlijk niet meer, we willen dat u ons pas informeert als u het helemaal in openheid kunt doen. Ik heb de Kamer in discussies en debatten wel aangegeven dat ik voornemens was om te kiezen voor integratie met het hoofdrailnet en dat ik daarbij de diverse wensen zou meenemen die de Kamer in de voorgaande periode ten aanzien van het hoofdrailnet had gedeeld.

De heer **Van Gerven**: Dat eerste vertrouwelijke overleg met de Kamer, wanneer is dat geweest?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het eerste vertrouwelijke overleg met de Kamer was in januari 2011.

De heer **Van Gerven**: En hebt u toen het integratievoorstel al voorgelegd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Net nadat ik aantrad kreeg ik deze casus op mijn bord. Vervolgens had ik in december een algemeen overleg met de Kamer over winterweer en de voortgang van de HSL-Zuid. Toen heb ik gezegd: ik maak me zorgen, want dit is de boodschap die ik net heb gekregen; ik zou hierover graag met u willen doorpraten, maar aangezien het om een businesscase gaat, ga ik ervan uit dat dit vertrouwelijk moet. Ik heb

de Kamer toen vertrouwelijk geïnformeerd in een briefing over de problematiek op dat moment. Dat ging nog niet over oplossingsrichtingen.

De heer **Van Gerven**: Hebt u de oplossingsrichting ook vertrouwelijk met de Kamer gedeeld?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Volgens mij heb ik daarna geen vertrouwelijke sessies meer gehad. Ik kan even kijken ... (bladert in haar stukken). We hebben een vertrouwelijke brief gestuurd over de stand van zaken van de businesscase. In mei is er een vertrouwelijke brief gestuurd over onderzoeksrapportages, maar dat is het ook niet ... Nee, ik denk dat de oplossingsrichting in een algemene brief aan de Kamer is gedeeld, in een openbaar stuk.

De heer **Van Gerven**: Hebt u voordat u verder ging met dat traject, wel met de Kamer afgestemd of dat een begaanbaar pad was?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb met diverse partijen afgestemd of het een begaanbaar pad was.

De heer **Van Gerven**: Was dat met de coalitie of de oppositie?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het was breder dan dat. Later heb ik geprobeerd te achterhalen -- ik schrijf dat niet op -- met wie dat was, maar ik heb mezelf er in ieder geval van vergewist dat het wel een door de Kamer mogelijk gewenste oplossingsrichting was. Maar met welke partijen precies, weet ik niet meer.

De heer **Van Gerven**: En dat is allemaal gebeurd in 2011.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Had die vertraging in de zomer te maken met discussies in de Kamer, of had die alleen te maken met de technische complexiteit om het uit te werken met de NS?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, dat ging ook over onderwerpen waarover discussie was in de Kamer. Zoals u zich misschien kunt herinneren, waren er discussies over wel of geen toiletten in de trein, de toegankelijkheid van de treinen en de bediening in de nachtelijke uren. Al dat soort discussies speelden mee, al bij de vorige concessie. De wensenlijst van de Kamer was groot. We hadden niet gezegd dat we alles gingen realiseren, maar bij een volgende concessie moesten we wel rekening houden met dit soort wensen. Aan de ene kant maak je financieel afspraken met HSA over de vraag "wat zou jullie bijdrage moeten zijn om de problematiek rondom het hsl-net op te lossen?" en aan de andere kant krijg je, doordat je kiest voor een integratie met het hoofdrailnet, een heleboel nieuwe dingen op tafel die ook een waarde hebben en die moeten worden meegenomen in de onderhandelingen. Dat maakt het extra complex en ook interessant.

De heer **Van Gerven**: Daarom duurde het tot december 2011.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en die ruimte kreeg ik gelukkig ook van de Kamer. Ik gaf de Kamer aan dat die complexiteit meer tijd vergde.

De heer **Van Gerven**: Ja. Maar het lag niet aan weerspanning van de NS?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ongetwijfeld zijn er momenten geweest -- volgens mij was dat ook in de zomer -- dat we er gewoon niet uitkwamen en beide partijen zeiden: zo zijn we niet met elkaar getrouwd.

De heer **Van Gerven**: Zijn er nog concrete twistpunten die u zo ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid die we uiteindelijk hebben neergelegd bij hen voor het geval zich in de toekomst nog andere zaken zouden voordoen die ook weer de financiële situatie van de HSA zouden regardereren. We hebben gezegd: als zich nu nog iets voordoet, zijn jullie daarvoor zelf helemaal aan de bak.

De heer **Van Gerven**: Dat was een belangrijk discussiepunt?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het was niet iets waar je aan de andere kant meteen ja op zegt.

De heer **Van Gerven**: Goed. Met het onderhandelakkoord in november 2011 is de opbrengst die het departement uit de concessievergoeding ontvangt, verlaagd van 2,4 miljard naar 1,4 miljard euro. Er ontstaat dus een gat van 1 miljard. Wat vindt u ervan dat de Staat een groot deel van de consequenties van de problemen bij HSA op zich neemt, terwijl NS zelf eerder zo'n hoog strategisch bod heeft gedaan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het is natuurlijk ernstig dat je daardoor zo'n gat in je begroting krijgt en dat je als Rijk daarvoor aan de lat staat. Had je het er volledig uit kunnen krijgen? Nee, anders waren al die onderhandelingen niet nodig geweest. Het betekent dus dat er in het verleden een irreëel bod is gedaan.

De heer **Van Gerven**: Zeker. En dat moet je oplossen, zegt u.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Uiteindelijk moet je het oplossen. Kijk, het alternatief is dat je zegt: wij doen helemaal niets als Staat. Maar als de HSA-organisatie vervolgens omvalt, failliet gaat, er geen reizigersvervoer meer is, je alsnog opnieuw moet gaan aanbesteden en er een BCG-rapport ligt met een veel lagere inschatting van de waarde van de potentiële nieuwe opbrengst, dan ben je nog veel verder van huis. Je kiest dus eigenlijk uit twee kwaden.

De heer **Van Gerven**: Wat was de potentiële nieuwe opbrengst volgens BCG?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: 60 miljoen per jaar in plaats van de 148 miljoen die door de NS geboden was.

De heer **Van Gerven**: Dat alternatief was voor u geen lonkend perspectief, begrijp ik.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee.

De heer **Van Gerven**: En het bod van KLM en NS destijds was irrealistisch.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Met de kennis van toen hebben ze een bod gedaan. Vrij snel daarna -- niet pas tien jaar later -- hebben ze aangegeven dat een tariefrestrictie wenselijk was om het bod wat haalbaarder te maken. Dan zou je dus denken dat je op dat moment geen goede inschatting hebt gedaan.

De heer **Van Gerven**: Een volledig inzicht in de cijfers is voor u van groot belang om tot een akkoord te komen. Dat inzicht is er gekomen, maar ook werd duidelijk dat belangrijke onderliggende gegevens niet meer beschikbaar waren. U wilde die businesscase in 2010 natuurlijk vergelijken met de oorspronkelijke businesscase van het bod uit 2001. De businesscase is gereconstrueerd, maar hebt u in die zoektocht kunnen achterhalen waarom de oorspronkelijke businesscase niet meer beschikbaar was?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Ik weet wel dat daarnaar echt intensief is gezocht. Ik weet dat de NS -- althans daar vertrouw ik haar op -- haar uiterste best heeft gedaan om alle gegevens boven tafel te krijgen. Vanaf het moment dat we gingen samenwerken, is de samenwerking gewoon goed geweest. Maar ze hebben het gewoon niet meer ter beschikking. Ik weet niet hoe het toen gegaan is en wat er toen allemaal wel of niet op papier heeft

gestaan, maar de directie waar ik op dat moment mee te maken had, heeft alles op alles gezet om een en ander boven tafel te proberen te krijgen.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar het was er niet meer.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het was er niet meer.

De heer **Van Gerven**: Wel vreemd, toch?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, aan de ene kant zou je zeggen "waarom bewaar je dat soort dingen niet?", maar aan de andere kant zien we dat bij onze ministeries soms ook als we materie van lang geleden moeten ophalen. Door een wisseling van archiefsysteem, computers enzovoorts kunnen dingen verdwenen zijn.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dit is toch wel een heel belangrijke businesscase.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, maar ik ben nooit zo van de complottheorieën. Ik vertrouw ze hier werkelijk. Ik heb in de Kamer nog gezegd dat ik desnoods zelf in de lades moest komen kijken, maar ik geloof dat ze echt alles op alles hebben gezet om het boven tafel te krijgen. Het was er gewoon niet meer.

De heer **Van Gerven**: Wanneer was u bekend dat die businesscase er helemaal niet meer was?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat is gebeurd in de maanden nadat ik had gehoord van die problematiek met HSA. Toen hebben we gezegd: laat alle cijfers zien, dan laten we ook de Boston Consulting Group ernaar kijken en ...

De heer **Van Gerven**: Dat was begin 2011?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, begin 2011.

De heer **Van Gerven**: Uw departement heeft ook in 2004 en 2008 gevraagd om een nadere onderbouwing. Heeft NS of HSA uw departement toen laten weten: we hebben die businesscase niet meer?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat weet ik niet, dat zou u moeten vragen aan mijn voorgangers. Ik weet niet of ze toen ook om de businesscase gevraagd hebben. Ik weet dat ze hebben gevraagd om gegevens waarom het niet haalbaar was. Het ging echter niet zozeer om de businesscase maar om alle achterliggende cijfers, dus het rekenwerk achter de businesscase. Dat is kwijt, om het zo te zeggen.

De heer **Van Gerven**: Jaja, het rekenwerk achter de businesscase was kwijt. En u weet niet of dat in 2004 of in 2008 ook kwijt was?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet niet op welk detailniveau men op mijn ministerie, om het zo maar te zeggen, om gegevens heeft gevraagd. Dat weet ik niet, dat zou u elders moeten uitzoeken.

De heer **Van Gerven**: U schrijft op 18 november 2011 aan de Tweede Kamer dat NS gemiddeld 101 miljoen per jaar voor de hogesnelheidslijn betaalt. Stelt u met die brief aan de Tweede Kamer dat NS meer betaalt dan de gevraagde 100 miljoen ten tijde van de aanbesteding?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Je kunt die 100 miljoen en die 101 miljoen niet echt vergelijken. Het ging toen om prijspeil 2001 en bij die 101 miljoen ging het om prijspeil 2010 en daar zaten ook weer andere dingen in. Eigenlijk is er geen link tussen die twee bedragen.

De heer **Van Gerven**: Tussen die twee niet, maar was het aanbestedingsrechtelijk niet van belang om boven die ondergrens van 100 miljoen van 2001 uit te komen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Eerlijk gezegd heb ik het daar nooit over gehad. Ik weet niet in hoeverre daar juridisch door ons naar gekeken is, maar ik heb er nooit zo naar gekeken. Ik vond dat NS minstens 51% van de problematiek moest betalen. Ze mochten er niet mee weg komen dat de Staat het merendeel van het probleem moest oplossen. Het liefst zo veel mogelijk dat haalbaar was en dat je ook kon onderbouwen.

De heer **Van Gerven**: Ik geloof ook niet in complottheorieën, maar 101 miljoen is net 1 miljoen meer dan 100 miljoen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, maar zoals ik net zei, hebben die twee bedragen niets met elkaar te maken. Ze zijn van een heel ander prijspeil.

De heer **Van Gerven**: Dat kunnen we niet vergelijken. Die ondergrens van 100 miljoen uit 2001 speelt dus geen rol bij de oplossing?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan u hier helpen: er was geen complot.

De heer **Van Gerven**: Ik had er nog wat extra vragen over, maar het is duidelijk: er is geen verband tussen die ondergrens van toen en de 101 miljoen die is afgesproken in het onderhandelakkoord voor de hsl.

Om tot een onderhandelakkoord te komen wordt er niet alleen stevig onderhandeld tussen uw departement en NS, maar ook met uw vrienden op het ministerie van Financiën. Hoe zijn de financiële consequenties van het onderhandelakkoord verdeeld over beide ministeries?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Aan die 2,4 miljard heeft NS uiteindelijk 1,4 miljard bijgedragen. Daarvan zou Financiën problemen kunnen ondervinden doordat het bijvoorbeeld minder dividend kreeg. Het heeft een deel van zijn potentiële dividendwinst ingezet; ik weet niet meer precies voor welk bedrag. Van de 1 miljard die overbleef, is 390 miljoen, laten we zeggen 400 miljoen, geboekt ten laste van het infrafonds. Verder is met Financiën afgesproken dat we 400 miljoen zouden krijgen als gebruiksvergoedingsinkomsten in de toekomst, in de periode tussen 2024 en 2028. Die waren nog niet ingeraamd.

Tot slot stond er bij Financiën nog 200 miljoen op de post "algemeen", als een soort risicoreservering voor dit dossier.

De heer **Van Gerven**: Dat is verdeeld over beide ministeries. 400 miljoen is verschoven naar de periode 2024-2028, zegt u. Of was dat 200 miljoen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, 400 miljoen.

De heer **Van Gerven**: 400 miljoen is naar de verre toekomst verschoven om het op die manier op te vangen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ik kom even terug op een brief van minister Bos aan minister Eurlings, uw voorganger. Daarin staat dat de budgettaire consequenties van de afspraken die in 2008 zijn gemaakt in het memorandum van overeenstemming, eigenlijk voor rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zouden komen. Dat is bij het onderhandelakkoord niet gebeurd, zo kan ik constateren.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het ministerie van Financiën vindt standaard dat alle budgettaire consequenties bij de vakministeries moeten komen. Ik denk ook dat ze een goede rol spelen om zo onze wensen in bedwang te houden. Maar in dit geval zat in 2001, toen dit contract gesloten werd, zowel het ministerie van Financiën als het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat aan tafel. Samen uit, samen thuis, vind ik. Dat heb ik ook van begin af aan meegegeven: jullie zijn medeverantwoordelijk voor het oplossen van de problematiek, dus moeten we dit samen doen.

De heer **Van Gerven**: Daar zijn ze in meegegaan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Bij het tot stand komen van het onderhandelakkoord heeft de Tweede Kamer ook een rol gespeeld; u zei het al. Die had een aantal eisen ten aanzien van het hoofdrailnet, bijvoorbeeld wc's in sprinters. U hebt dat voorbeeld ook genoemd, geloof ik. Waren er nog andere punten die nadrukkelijk op verzoek van de Kamer in het onderhandelakkoord terecht zijn gekomen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, bijvoorbeeld betere bedieningstijden in de nachtelijke uren, dus de uren laat in de avond en het begin van de nacht en in de ochtend. Er zijn afspraken gemaakt over toegankelijkheid, over de dienstregeling, de bediening, op bepaalde trajecten. Veel wensen van de Kamer die ook een materiële waarde hebben zijn meegenomen in het contract. Dat, zo zou je kunnen zeggen, is een extra bijdrage van NS om deze problematiek op te lossen.

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

De heer **Elias**: Nog een vraagje over die 101 miljoen. Oud-minister Eurlings meldde ons gisteren dat dit bedrag natuurlijk wel boven dat van de tweede bidder uit 2001 moest uitkomen. Hing die 101 miljoen daar wellicht mee samen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, nogmaals, die 101 miljoen is niet te vergelijken met de 100 miljoen die de heer Van Gerven net noemde. Het gaat immers om heel andere bedragen als je het doorrekent op basis van het huidige prijspeil. Wat de tweede of de derde bidder heeft geboden, weet ik niet.

De heer **Elias**: 60 respectievelijk 100.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat kan. Nogmaals, in de onderhandelingen heeft de andere bidder voor mij geen rol gespeeld. Misschien heeft het voor de landsadvocaat, die juridisch onderzoek deed, nog wel een rol gespeeld, maar wat voor mij een rol heeft gespeeld, is de vraag: wat kan de HSA-

organisatie nog bijdragen, wat kan NS bijdragen, wat kunnen we rekenen voor de integratie van het hoofdrailnet en dergelijke? Dus: de schade voor het Rijk zo veel mogelijk proberen te beperken.

De heer **Elias**: Maar u moest boven een bepaald bedrag blijven omwille van het aanbestedingsrecht?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nogmaals, ik heb daar niet bij stilgestaan. U kunt het nu aan mij vragen, maar ik kan daarover alleen maar gokken.

De heer **Elias**: Wij vragen van alles!

We zitten in 2011, in een periode dat u met NS aan het onderhandelen bent. Hebt u toen overwogen om ook met andere vervoerders in gesprek te gaan om te zien wat zij zouden kunnen bieden? Iemand anders had tenslotte toch ook gewoon die rails kunnen gaan exploiteren.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en met een is ook ambtelijk gesproken. Die heeft gezegd: we zijn best bereid om de ellende over te nemen. De suggestie was dat ze daarvoor ook wel betaald wilden worden. Dat zou het probleem dus niet echt oplossen maar het nog iets groter maken. Als je met anderen in zee gaat, moet je ook stoppen met de treinen die je besteld hebt en ...

De heer **Elias**: Wie was dat?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Virgin.

De heer **Elias**: Waren er nog anderen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet dat ik weet.

De heer **Elias**: Uit ons onderzoek is duidelijk geworden dat Arriva, Veolia en Virgin -- die laatste noemde u wel -- interesse hebben getoond. Wist u dat niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Arriva en Veolia hebben natuurlijk ook altijd hardop gezegd "goh, dat is wel interessant", maar ze zijn geen bod bij ons komen doen, voor zover ik weet. Ik heb alleen te horen gekregen dat Virgin bij ons is langsgekomen.

De heer **Elias**: Ze waren toch ... We hebben wat stukken erover. Kijk, ze kwamen niet met een kant-en-klaar bod aanzetten, maar ze waren serieus geïnteresseerd. Tenminste, dat lijkt zo. Het zijn niet de minste namen. Dan verbaast het toch dat u ook op ministerieel niveau niet zou hebben gepraat met hen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik denk dat je andersom moet kijken. Je moet eerst kijken wat je potentiële oplossingsrichtingen zijn. De oplossingsrichting die je uiteindelijk kiest om als eerste te gaan verkennen, is de integratie van het hoofdrailnet met het hsl-net. Op basis van het BCG-rapport kun je immers zien dat opnieuw aanbesteden een veel lager bedrag oplevert. Ook weet je dat je dan vervolgens met je materieel blijft zitten en waarschijnlijk weer nieuw materieel moet bestellen. Bovendien kun je de reiziger dan ook niks bieden. In eerste instantie zijn we dan ook aan de slag gegaan met dit voorstel.

De heer **Elias**: Stel dat een van die drie, Virgin of zo, gezegd zou hebben -- ik weet dat het een beetje een wild schot is -- we doen het voor 110 en dan nemen we het oude materieel op en kalefateren dat snel op. Dat is dan toch ten minste iets om serieus te overwegen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Men had geen oud materieel kunnen opnemen, want dat was in bezit van de HSA-organisatie. De vervoerder heeft dus het materieel besteld. Ze zouden dus in ieder geval met eigen materieel moeten komen. Dat moet je dan maar net hebben. Dat heeft verder ook niemand, dus je weet al dat het tijd kost. Een heeft zich echt bij ons gemeld, namelijk Virgin. Die had wel interesse. Zoals ik begreep, zouden ze ons wel van het probleem willen verlossen, maar wel tegen een vergoeding in plaats

van dat ze ervoor gingen betalen. In de meeste landen worden de vervoerders ook betaald, maar in Nederland betaalt men een gebruiksvergoeding.

De heer **Elias**: Hebt u ook aan de Kamer gemeld dat u eigenlijk niet serieus met de andere vervoerders in gesprek bent geweest?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb met de Kamer dezelfde discussie gehad: met wie bent u in gesprek geweest? Ik heb aangegeven dat er met Virgin gesproken is en ook wat de strekking daarvan was. Ik heb ook van tevoren tegen de Kamer gezegd dat ik natuurlijk ook andere aanbieders serieus zou nemen, maar dat ik op een gegeven moment wel een van de zes of vijf varianten ging verkennen. Als je daarmee begint, kun je niet tegelijkertijd ook met anderen in gesprek zijn.

De heer **Elias**: Toch staat dat een beetje haaks op wat u in het Kamerdebat zegt. U zegt daar: "Er is niet één oplossingsrichting, er zijn vele oplossingsrichtingen die allemaal uittrenturen moeten worden verkend om ervoor te zorgen dat de reiziger en de belastingbetaler er zo goed mogelijk van af komen. Dat betekent dat ik ook met andere vervoerders zal spreken over mogelijkheden en onmogelijkheden. Er is geen oplossing die niet besproken kan worden." Dat klinkt anders dan wat u net zei.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt, zo heb ik het precies gezegd. Ik heb ook tegen de Kamer gezegd dat ik ook met anderen zou spreken en dat alle oplossingsrichtingen verkend zouden worden. We hebben ze ook allemaal verkend, vooral in plussen en minnen: wat betekent dit financieel, wat betekent het juridisch en wat betekent het voor de continuïteit van het reizigersvervoer? Vervolgens moet je toch ergens beginnen met het verkennen van een oplossingsrichting. Je kunt niet een aanbestedingstraject starten en gesprekken beginnen over een onderhandse aanbesteding, en tegelijkertijd zeggen: ik doe helemaal niets. Dat was de optie nul. Je moet ergens mee beginnen. Als dat niet lukt, kom je bij de eerstvolgende meest wenselijke optie. Wat mij betreft was niets van tevoren uitgesloten. Ik vind het

ook belangrijk om dat te zeggen. Immers, als je al bij voorbaat zegt "ik ga integreren", is de druk al van een eventuele onderhandeling af. Dat is de reden dat ik dit expliciet heb genoemd. Ik sta daar ook nog steeds achter. Alleen, je kunt niet alles tegelijk doen en dat is de reden dat je met één begint. Daar zijn we uitgekomen. Uiteindelijk hebben we dat ook met goedkeuring van de Kamer vastgesteld.

De heer **Elias**: Nog even over dat algemeen overleg van 1 februari. Dat is een debat met de Kamer. Als dat niet in de grote zaal plaatsvindt, noemen we dat een algemeen overleg. Uit interne stukken die in ons bezit zijn, blijkt dat de NS het departement heeft ondersteund bij het beantwoorden van 232 vragen die de Kamer had gesteld ter voorbereiding van dat algemeen overleg. Nu ging dat algemeen overleg onder meer over eventuele concurrentie voor de NS. Is het dan niet heel raar dat de NS uw ambtenaren helpt bij het formuleren van de antwoorden aan de Kamer, terwijl het mede gaat over potentiële concurrenten van hen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet niet welke vragen ze mede hebben ondersteund en of dat ook vragen zijn die betrekking hadden op die concurrentie. Maar dat in de beantwoording van de vragen over het spoor NS of ProRail vaak betrokken wordt omdat zij de kennis hebben van bijvoorbeeld de uitvoering, de exploitatie of de aanleg, is op zich normaal. Normaal gesproken worden ze ook betrokken bij antwoorden op vragen als we hun informatie nodig hebben. Ik ken het stuk dat u hebt niet, dus ik weet niet of ze specifiek bij die elementen betrokken zijn en of zich daarbij een ongemakkelijke situatie heeft voorgedaan.

De heer **Elias**: Nee, maar goed, alleen al het feit dat uit die stukken blijkt ... Natuurlijk staat niet in interne stukken van de NS "bij vraag 17 t/m 23 hebben we wel en vraag 143 t/m 155 hebben we niet ondersteund".

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Maar dat is natuurlijk wel relevant.

De heer **Elias**: Vindt u het niettemin opvallend dat de NS meehelpt om uw departement van informatie te voorzien hoe die vragen aan de Kamer moeten worden beantwoord in het kader van een overleg dat nota bene onder meer over concurrentie gaat voor die NS?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik vind het op zich logisch dat de NS meehelpt bij de beantwoording van vragen, voor zover de vragen van dien aard zijn dat alleen NS het kan weten. Dat gebeurt natuurlijk veel vaker. Er worden vaker door de Kamer vragen gesteld die te maken hebben met uitvoering binnen een organisatie. Als ministerie van I en M moet je goed onderscheid maken tussen dingen die je daar wel en dingen die je daar niet neerlegt.

De heer **Elias**: U ziet er in zijn algemeenheid geen been in?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: (schudt ontkennend).

De heer **Elias**: In dezelfde periode is een aantal vervoerders gezamenlijk bezig met een plan voor de exploitatie van het hoofdrailnet. Uw ministerie is met die vervoerders in gesprek. Met "uw ministerie" bedoel ik uw ambtenaren. Het plan wordt uiteindelijk afgewezen. Weet u waarom dat plan werd afgewezen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat weet ik niet meer, maar ik weet wel dat het toen speelde, ja. In het kader hiervan heb ik het echter niet meer opnieuw bekeken. Het is ook alweer een tijdje terug.

De heer **Elias**: Weet u ook of het klopt dat NS-concurrent Arriva de dag voor het onderhandelakkoord waarin de NS de hoofdprijs binnenhaalt, nog in gesprek was met uw departement en een dag later op een persconferentie ziet dat het in ieder geval niet naar Arriva gaat?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Ik weet wel -- volgens mij hebben we daarover ook gesproken met de Kamer, maar ik heb het niet meer opnieuw

bekeken -- dat er een goede reden was om daar niet verder mee in zee te gaan.

De heer **Elias**: Vermoedelijk op het financiële vlak liggend?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Daar zou ik naar moeten gissen. Ik zou u graag willen helpen, maar het moet wel kloppen.

De heer **Elias**: Dat moeten we niet doen. Als je er gewoon sec naar kijkt, heeft het belang van de schatkist bij het sluiten van dat onderhandelakkoord dan geprevaleerd boven het belang van de reiziger?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, ik denk dat het belang van de reiziger het allerbelangrijkst was. Je wilt gewoon continuïteit van het reizigersvervoer en dat dwingt je bijna altijd om met dezelfde partij verder te gaan, omdat die het materieel al besteld heeft en je eigenlijk zo min mogelijk tijdverlies wilt hebben. Als er alleen een financieel belang was, had je de onderhandelingen misschien nog weer op andere manieren kunnen doen. Dus nee, dat zou ik niet willen stellen.

De heer **Elias**: Omdat de reiziger anders helemaal in de kou zou hebben gestaan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, daar gaat het uiteindelijk om.

De heer **Elias**: Maar het schatkistbelang ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Speelde zeker mee. Ik heb steeds beide genoemd: het belang van de reiziger én het belang van de belastingbetaler.

De heer **Elias**: Een verdraaid belangrijke rol speelde het.

De **voorzitter**: Ik kom nog even terug op de andere vervoerders. Is, toen u de Kamer had gemeld dat u niet alleen met HSA in gesprek zou gaan maar

ook met anderen, op uw ministerie met andere vervoerders gesproken of niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Wat mij bekend is, is dat Virgin zich als organisatie gemeld heeft: wij willen een rol spelen in de overname van dat hsl-net. Andere organisaties zoals Arriva gaven vaak in het openbaar ook wel aan: goh, interessant als de markt weer open is. Maar ik weet niet -- dat is mij in ieder geval niet gemeld -- of zij zich ook gemeld hebben met de mededeling: wij zijn nu een serieuze gesprekspartner om dat over te nemen.

De **voorzitter**: Er kan wat onduidelijkheid zijn. Op een bepaald moment gaat het ook over het hoofdrailnet. Dan melden zich een aantal aanbieders. Maar u herhaalt hier dat er op uw ministerie geen gesprekken zijn gevoerd met anderen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik geef aan dat mij alleen Virgin is gemeld. Ik kan niet zeggen dat er geen gesprekken zijn gevoerd, dat weet ik niet. Ik ga ervan uit dat het ook aan mij gemeld wordt als het van belang is, ambtelijk.

De **voorzitter**: Nog even terug naar dat bedrag van 101 miljoen. Complotten zijn niet zo interessant. Wel interessant is het aanbestedingsrecht en ook de adviezen van de landsadvocaat. Er zijn verschillende adviezen langs gekomen, de afgelopen twee weken. Bent u bekend met een advies van de landsadvocaat over het bedrag dat het minimaal zou moeten blijven, het minimumbedrag?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, dat zei ik net eigenlijk ook al in antwoord op de vragen van de heer Van Gerven en de heer Elias. Voor mij is dat in de onderhandelingen nooit een uitgangspunt geweest. Maar misschien is het wel onderzocht door de landsadvocaat en heeft het een rol gespeeld, maar niet zozeer bij mij. Ik ken dat specifieke advies niet.

De **voorzitter**: Stel dat dit een alarmerend bericht is, komt dat dan tot u of niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zeker. Stel dat we bij onderhandelingen op iets zouden uitkomen wat strijdig zou zijn met, zoals u dat noemt, een minimumbod. Dan zou er onmiddellijk een alarm afgaan en worden gezegd: dat kan niet, op die manier.

De **voorzitter**: In bewoordingen van "het kan absoluut niet". Maar in bewoordingen van "goh, dat zou heel kwetsbaar zijn, pas op"?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het zou eerder andersom zijn. Op een gegeven moment kom je tot een onderhandelingsbedrag. De landsadvocaat toetst dat. Als hij zegt "het levert geen probleem op, want het zit boven het minimale bod", is het dus geen probleem.

De **voorzitter**: Oké.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Schultz, ik wil met u naar een ander onderwerp, namelijk de toelating van de Fyra. U was niet alleen concessieverlener, maar had ook nog een andere rol. Toen spoor nog onder uw verantwoordelijkheid viel, is de Fyra toegelaten door de inspectie. Op 21 mei 2012 krijgt u een nota van de hoogste ambtenaar, inspecteur-generaal Thunnissen. Het doel van deze nota is om u te informeren over de toelating. In die nota staat dat half juni 2012, dus een paar weken daarna, de inspectie, de ILT, een vergunning afgeeft omdat de trein voldoet aan de wettelijke eisen. Was u blij met dit bericht?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat kan ik zo niet zeggen. Voor mij was het vooral een feitelijk bericht dat niet zozeer ging over de toelating. Er stond een vraag in van de inspecteur-generaal, namelijk of het akkoord was om toe te laten zonder dat er een ATB-Vv-systeem in de treinen zat. Er zat alleen een ATB-systeem in. De inspecteur-generaal was voornemens om dat zo te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Even voor de mensen, "ATB" is: een automatische treinbeïnvloeding. Die waarschuwt machinisten voor snelheidsbeperkingen en grijpt ook in als er te laat wordt geremd. Dat stond inderdaad in de nota, maar er stond ook in dat er een vergunning afgegeven zou worden omdat de trein zou voldoen aan de wettelijke eisen. De nota had dus eigenlijk twee boodschappen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja. Normaal gesproken zou ik die boodschap helemaal niet krijgen, want dat is gemandateerd aan de ILT. Maar omdat er werd afgeweken van de spelregels, heeft de inspecteur-generaal gevonden dat ik daarvan op de hoogte gesteld moest worden, vanwege de afwijking.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het is eigenlijk niet gebruikelijk dat u wordt geïnformeerd over de toelating van treinmaterieel. Dat gebeurt alleen bij problemen of afwijkingen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt. Materieel is de verantwoordelijkheid van de vervoerder. Daarnaast heeft onze inspectie de rol om toe te zien op de veiligheid van het materieel. Daartoe zijn de rollen verdeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: En u hebt zelf de inspectie nooit om informatie gevraagd over de toelating van de Fyra?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, want de inspectie ziet toe op de toelating van de types als er een nieuw type vervoermiddel op de markt komt, of dat nu een trein is of een boot of een speed pedelec. Dat gebeurt heel veel. Daar vraag ik niet specifiek om, om typegoedkeuringen. Wel hebben we voortgangsverslagen over de hsl, over de stand van zaken. Daarin werd wel gerapporteerd over "wanneer komt het materieel?", maar dat is meer een algemene voortgang.

Mevrouw **Bergkamp**: Zelf hebt u dus niet expliciet gevraagd hoe het stond met de vergunningverlening voor de Fyra.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, daarvan werd ik regulier op de hoogte gehouden via de voortgangsrapportages.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke verwachtingen had u zo rond die tijd ten aanzien van de Fyra? U zei net: ik vatte het bericht op als een feitelijk bericht, ik had er geen emotie bij. Welk beeld had u op dat moment, op basis van de voortgangsrapportages of andere informatie?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat het materieel eraan ging komen en dat het vanaf het najaar zou gaan rijden. Dat de ingebruikname van het hsl-net dichtbij was.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u kreeg geen zorgen mee? U kreeg niet te horen dat het moeizaam was of dat er twijfels waren over de betrouwbaarheid van het materieel?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: De enige boodschap was, kort samengevat: we gaan rijden in het najaar.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, de boodschap was dat men voornemens was om in juni of juli een toelatingsvergunning te geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat staat trouwens niet in de nota, dat men "voornemens" is. In de nota staat: de trein wordt toegelaten omdat hij voldoet aan de wetgeving. Het was dus geen voornemen, het was al duidelijk dat de trein zou worden toegelaten. Dan vindt er toch wel iets bijzonders plaats. Op het moment dat u die nota krijgt waarin staat dat de trein wordt toegelaten en voldoet aan de regelgeving, heeft de desbetreffende inspecteur die verantwoordelijk is voor het klaarmaken van de vergunning en het

beoordelen van de stukken, heel veel relevante stukken nog niet. Dan heb ik het over certificaten en een inspectierapport. In feite bent u voorbarig geïnformeerd. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nogmaals, de inspecteur-generaal heeft mij, denk ik, niet geïnformeerd over de toelatingsvergunning, maar over het feit dat men voornemens was om de toelatingsvergunning te geven, waarbij men afwijkt van de spelregels. De trein hoeft namelijk geen ATB-Vv te hebben, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil het wel graag feitelijk houden, mevrouw Schultz. In de nota staat niet dat men voornemens is om de trein toe te laten, er staat echt in: de trein wordt half juni toegelaten omdat hij voldoet aan de wetgeving. De desbetreffende inspecteur heeft op dat moment nog niet alle documenten, maar u wordt behalve over de automatische treinbeïnvloeding ook geïnformeerd over het moment waarop de trein wordt toegelaten. Alleen, de relevante stukken zijn er nog helemaal niet.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt, maar ik heb alleen gekeken naar het feit dat men mij vroeg om kennis te nemen van een afwijking van de spelregels. Daarvan dacht ik: dat ziet er op zich goed uit, want in Europees verband is er geen ATB-Vv-type vereist. Wat er toen al dan niet bekend was in het kader van de zinsnede dat men een toelatingsvergunning wilde gaan geven, wist ik zelf ook niet. Op zich is dat ook niet iets waar je als minister een rol in hebt.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt de nota op dat moment alleen geïnterpreteerd als: het is een afwijking van de automatische treinbeïnvloeding ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Precies, moet ik daar politiek op ingrijpen of niet?

Mevrouw **Bergkamp**: Een ander onderdeel van die nota is dat de trein voldoet aan de wetgeving. Als ik u voorhoud dat de desbetreffende

inspecteur op dat moment nog niet alle relevante stukken had, vindt u dan niet dat u voorbarig geïnformeerd bent? Vindt u niet dat de nota in ieder geval anders geformuleerd had moeten worden, dus: we zijn voornemens als hij voldoet aan de wetgeving?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja. Daarom gebruikte ik zelf het woord "voornemens", want zo heb ik het geïnterpreteerd. Maar als dat er niet in staat, zou het beter zijn om zo'n woord te gebruiken.

Mevrouw **Bergkamp**: Er was natuurlijk veel belang bij dat de trein zou gaan rijden. U bent ook concessieverlener. Hebt u zelf ooit gesprekken gehad met de inspectie over het belang dat de trein zou rijden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Nogmaals, materieel is een verantwoordelijkheid van de vervoerder en wij zien daar weer op toe door in onze concessies afspraken te maken over het vervoer. Als de vervoerder daar niet aan voldoet, moet hij gewoon betalen.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u of mensen van uw ministerie ooit gesprekken hebben gehad met de inspectie over het belang dat de trein op tijd zou gaan rijden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, maar het is ook niet de rol van de inspectie om op dat belang toe te zien. De rol van de inspectie is toe te zien op typegoedkeuring, of het type veilig is ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was: heeft het ministerie ooit gesprekken gehad met de inspectie om het belang aan te geven dat de trein op tijd zou rijden? Afgesproken was: december 2012, het traject Amsterdam-Brussel. Zijn over dat belang ooit gesprekken geweest tussen uw departement en de inspectie? Dat is mijn vraag.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Daar probeerde ik op te antwoorden met mijn opmerking dat zij geen rol spelen bij het op tijd op de rails krijgen van

het materieel. Behalve als u zou suggereren dat ze sneller hun goedkeuring zouden kunnen geven dan wenselijk is, maar dat doen ze natuurlijk niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap dat dit voor de inspectie geen belang is, maar ik kan me voorstellen dat het departement, de concessieverlener, er belang bij heeft dat er uiteindelijk wordt gereden op die hogesnelheidslijn.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, maar voordat we bij een volgende complottheorie komen: dat hebben wij niet gedaan. Ik zou die pressie er nooit op zetten. Materieel moet veilig en betrouwbaar zijn. Je zou jezelf wel heel erg in de voet schieten als je omwille van de snelheid van de introductie van het materieel, je inspectie onder druk zet om wat anders te besluiten.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw antwoord is helder, er hebben geen gesprekken plaatsgevonden, iedereen heeft zijn eigen rol daarin. Hebt u zelf weleens overwogen dat het misschien goed zou zijn als de inspectie onafhankelijk van het ministerie stond? De inspectie verleent een vergunning, eigenlijk in naam van de minister, want het is gemandateerd. Aan de ene kant bent u concessieverlener en hebt u er belang bij dat er gereden wordt op die hogesnelheidslijn en dat er reizigers worden vervoerd. Aan de andere kant wilt u ook dat die trein er klaar voor is. Er is ook weleens gezegd dat het misschien een idee is om de inspectie onafhankelijk van het ministerie te positioneren.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zie de inspectie als een onafhankelijk opererend orgaan. U hebt ook nog een gesprek met onze inspecteur-generaal. Die zult u ook herkennen als iemand die onafhankelijk opereert. Ik denk dat u ook zo naar de inspectie moet kijken. Dat die toevallig is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, is maar een ophanging. De inspectie doet bijvoorbeeld ook zaken voor het ministerie van EZ of voor de minister voor Wonen en Rijksdienst. Dat is eenzelfde type rol. Ze zijn onafhankelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: U ziet zelf geen reden om haar anders te positioneren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, het belangrijkste is, denk ik, dat je intern die functiescheiding goed organiseert. Dat is het allerbelangrijkste.

Mevrouw **Bergkamp**: Vlak na uw aantreden als minister op 13 december 2010 is er een algemeen overleg met de Tweede Kamer. Dat gaat over de Derde Kadernota Railveiligheid. Daarin is vastgelegd dat er toezicht wordt gehouden vanuit het beginsel "vertrouwen, tenzij". Met andere woorden, als er grote risico's worden gezien, ga je er wat meer bovenop zitten, maar als je geen reden hebt om te twijfelen, ga je terug en ga je uit van vertrouwen. Waarom is voor dat beginsel gekozen? Het is uw beleid.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik ben sowieso een voorstander van "vertrouwen, tenzij". Als je heel veel organisaties moet controleren en je de goede net zo veel controleert als de kwade, is het de vraag of je effectief bent. Je kunt ook zeggen: bij partijen die bewezen goed gedrag vertonen doe ik af en toe een steekproef en bij partijen die bewezen slecht gedrag vertonen kom ik eens wat vaker binnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar hoort ook een andere kant bij, namelijk dat je er wat meer bovenop gaat zitten als je risico's verwacht. Dat is de andere kant. Het beginsel is dus "vertrouwen, tenzij". Ik maak uit uw woorden op dat u daar nog steeds achter staat. In het najaar van 2013 heeft uw ministerie opdracht verleend om een onderzoek te doen naar de vergunningverlening voor de Fyra, het rapport Horvat. Een van de conclusies was dat de vergunningverlening door de inspectie niet risicogestuurd was. De inspectie heeft het project Fyra, dus het afgeven van een vergunning, niet gezien als een risicovol project. Kunt u daarop reflecteren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het rapport Horvat is van na mijn periode. Als u vraagt of ik ernaar kan gissen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, mijn vraag is als volgt. Onder uw verantwoordelijkheid is de Fyra toegelaten. Het rapport is een evaluatie en

bevat ook een aantal verbeterpunten. Omdat de vergunningverlening zich onder uw verantwoordelijkheid heeft afgespeeld, stel ik de vraag ook aan u. In het rapport wordt geconcludeerd dat de inspectie niet risicogestuurd was. Zou de inspectie in zo'n situatie niet wat opgeschaald moeten worden? Zou zij er niet wat meer bovenop moeten zitten?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De vraag is of dit een risicovol project moest zijn. Omdat inspecties dit soort nieuw materieel maar heel weinig toelaten, wordt er gebruikgemaakt van een notified body. Dat is in Europees verband afgesproken. Dat is dan een partij die dit soort toelatingen veel vaker doet. In dit geval is dat Lloyd's Register geweest. Zo'n partij doet onderzoek naar de toelating van de treinen. De inspectie doet vervolgens weer onderzoek naar Lloyd's om te kijken of die dat onderzoek goed heeft gedaan. De vraag is dus of je dit van tevoren als een risicovol project moet definiëren als je er zelfs nog een expert tussen hebt zitten.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u stelt de vraag. Vond u het zelf geen risicovol project? Vijf jaar vertraging, voor het eerst een hogesnelheidstrein, twee landen, een nieuwe beveiliging.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De risico-aanpak van de ILT waar u in het begin naar verwees, het beleid, gaat vooral over bewezen goed gedrag en bewezen slecht gedrag. Hier heb je te maken met een heel nieuw project. Ik kan alleen maar zeggen dat er op dat moment niet voor gekozen is om dit als een risicovol project te identificeren, maar vooral ...

Mevrouw **Bergkamp**: Had u zich wel kunnen voorstellen dat het in die tijd zou worden gezien als een risicovol project?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Eerlijk gezegd niet, want er zijn veel spelregels voor de toelating van materieel. Dat is in Europees verband ook vastgelegd. Op die manier heeft het ook zijn invulling gekregen. Lloyd's heeft die toets gedaan, de toelating. De ILT heeft weer getoetst of Lloyd's dat project op de goede manier heeft gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is in feite zo'n uniek project dat je op basis daarvan en ook kijkend naar de ontstaansgeschiedenis -- het heeft lang geduurd -- en het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS, ook had kunnen zeggen, vanuit die complexiteit: nou, we kiezen hier toch niet voor onze standaardaanpak maar gaan iets extra's doen. Zo hebt u het in ieder geval niet gezien op dat moment en zo ziet hu het nu ook niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. De ILT is hiermee gewoon bezig geweest. Risicobeleid gaat over "doe je wel of niet controles?" of "zit je wel of niet bovenop een organisatie waar je vaker controles doet?". In dit geval hebben ze gewoon het proces doorlopen dat ze moesten doorlopen. In het rapport van Horvat, zo heb ik begrepen, is ook geconcludeerd dat ze dat in principe op de goede manier gedaan hebben, op twee kleinere punten na.

Mevrouw **Bergkamp**: Een andere conclusie van het rapport Horvat -- u gaf dat zelf ook aan -- is dat de ILT onvoldoende toezicht heeft gehouden op de keuringsinstantie, de notified body. Voor de mensen: keuringsinstanties geven certificaten af voor de treinen. Ze kijken of het ontwerp goed is, of de productie goed is gegaan en of wordt voldaan aan allerlei eisen, technische en functionele, met name op het gebied van veiligheid. Maar in het rapport wordt geconcludeerd dat de ILT onvoldoende toezicht heeft gehouden op die keuringsinstanties. De inspectie komt tot een oordeel hoofdzakelijk op basis van de informatie van de keuringsinstanties. Hebt u zelf eigenlijk ook met de inspectie gesproken over dat toezicht op die keuringsinstanties, in dit geval Lloyd's Nederland?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, dat heb ik niet, want het rapport is van na mijn tijd. Ik ga ervan uit dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag is of u dat ooit in die tijd hebt gedaan toen u ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, nee, dat speelde toen niet. Volgens het rapport van Horvat is het toezicht van de ILT op die goedkeuringsprocedure goed verlopen, dus ook het toezicht op het proces door Lloyd's. De ILT had daarnaast nog een rol, namelijk toezien op Lloyd's als certificeringsinstituut. Dus: is Lloyd's nog onafhankelijk genoeg? Of: doen ze het goed genoeg als certificeringsinstituut? Daarover schrijft Horvat in het rapport: u moet dat eens in de zoveel jaar doen en u hebt dat gedurende een paar jaar niet gedaan.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en dat is ook zo. Dat had de ILT wel moeten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u onderkent de conclusie en zegt: dat had wel moeten gebeuren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja. De staatssecretaris heeft dat ook aangegeven in haar reactie. Maar Horvat zegt ook dat dit niet van invloed is geweest op de goedkeuring. Het goedkeuringsproces is op zich goed verlopen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. Over "vertrouwen, tenzij" zegt u dat dit het beginsel van uw beleid is. Ten aanzien van projecten zoals de Fyra zegt u, ook met de wetenschap van nu, dat het logisch is dat het op dat moment niet door de inspectie werd gezien als een risicovol project. U geeft wel aan dat u het eens bent met een andere conclusie uit het rapport van Horvat, namelijk dat het toezicht van de inspectie op de keuringsinstantie die de certificaten afgeeft voor de treinen, onvoldoende is geweest en beter had gemoeten. Zijn dit de conclusies die ik op basis van dit gedeelte kan trekken?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, alleen kan ik zelf geen link leggen tussen het "vertrouwen, tenzij"-beleid en de rol van de inspectie. De inspectie heeft hier gewoon haar werk gedaan. Zij heeft niet gezegd: we gaan niet inspecteren omdat we er vertrouwen in hebben dat het wel goed komt. Ze hebben hun werk gedaan, ze hebben ook toezicht gehouden op het

toelatingsproces en Horvat heeft ook gezegd dat ze dat goed hebben gedaan. Er was hier dus geen sprake van een inspectievakantie, zoals dat dan heet. Dan zeg je: dat bedrijf hebben we zo vaak gezien, daar hoeven we niet meer op toe te zien.

Mevrouw **Bergkamp**: Om even precies te zijn, Horvat heeft geconcludeerd dat het vergunningsproces voldeed aan de wet- en regelgeving, maar dat staat nog los van de vraag of het resultaat goed is geweest en of in het proces de juiste keuzes zijn gemaakt. Dat even als nuancering, anders ontstaat er een ander beeld.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb aangegeven dat het niet-toezien op de certificeringsrol niet van invloed zou zijn geweest op de conclusies die uiteindelijk zijn getrokken.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb een paar keer aangegeven dat er een onderzoek is geweest van het ministerie om dat vergunningsproces helemaal te analyseren. We noemen dat het onderzoek van Horvat. Het is goed om even te benadrukken dat dit een onderzoek is dat vanuit het ministerie zelf heeft plaatsgevonden. We hebben net twee conclusies daaruit doorgenomen met elkaar.

In september 2014 reageert minister Blok namens het kabinet op het rapport van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid over toezicht. Hij schrijft: als zich situaties voordoen die weliswaar legaal maar toch onwenselijk zijn voor publieke belangen, moeten de toezichthouders dat signaleren en zaken melden aan de minister. Als we kijken naar het project Fyra, heeft de inspectie dan gefunctioneerd conform de manier die minister Blok wenselijk acht voor inspecties, dus wat meer reflectief?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dan zou u mij moeten zeggen welk deel onwenselijk was bij ...

Mevrouw **Bergkamp**: We horen graag uw input in dit verhoor.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Jaja. U zegt dat de heer Blok aangeeft dat je een situatie die legaal maar toch onwenselijk is, actief zou moeten signaleren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat je meer van een inspectie mag verwachten dan alleen functioneren volgens wet- en regelgeving.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en ik vraag me af -- dat is dan mijn mening -- of hier sprake was van een situatie die onwenselijk was. De rol van de inspectie is heel duidelijk. Er komt nieuw materieel op de markt. De inspectie moet een typegoedkeuring afgeven voor dat materieel. Zij heeft die rol ook met verve vervuld. Volgens Horvat zijn er twee elementen die de volgende keer anders of beter moeten. Dat heeft te maken met functiescheiding intern en met het toezicht op het certificerende orgaan. Ik vind ook dat dit voor een volgende keer verbeterd moet worden, maar dat heeft eigenlijk met interne processen van de ILT te maken en niet met een bevinding dat er iets aan de hand zou zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Minister Blok reageerde namens het kabinet over de rol van de inspectie. U ziet niet in dat er wat de vergunningverlening voor de Fyra betreft iets anders had moeten gebeuren, dat de inspectie zich anders had moeten gedragen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: In die periode zelf -- we hebben het over mei 2012 -- waren er best veel berichten in de media, ook naar aanleiding van een eerder rapport van de Deense rekenkamer, dat er zorgen waren over het materieel dat AnsaldoBreda had ontwikkeld voor Denemarken. Hebt u ooit zelf dergelijke berichten vernomen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan me wel herinneren dat er berichten waren over Denen en volgens mij later -- maar dat is alweer na mijn periode - - ook over Zweden, die weer met een ander bedrijf zaten, dus niet met

AnsaldoBreda. Elke keer als er nieuw materieel op de rails komt -- dat gold ook voor de Thalys en de Benelux-trein ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, mevrouw Schultz, mijn vraag was of u überhaupt bekend was met dergelijke problemen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft dat ook nog geleid tot extra alertheid? Of dacht u: waarvan akte?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De alertheid is er altijd. Je kunt pas goedkeuren als de benodigde testen en toetsen gedaan zijn. Je moet afwachten wat je krijgt, dus kun je niet bij voorbaat zeggen: dan zal het bij ons ook wel misgaan. Dat was op dat moment natuurlijk niet bekend.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt zelf niets met die informatie gedaan? U hebt niet gedacht: ik ga extra informatie vragen en ik vraag mijn mensen op het ministerie om wat meer op te letten?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Nogmaals, het is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de vervoerder om goed materieel te leveren. Gedurende die periode werd het materieel getest. Er werd ook gekeken naar kinderziektes en hoe je die er weer uit moest halen. Het materieel kwam toen ook voor het eerst op de rails, vanaf september tot december. Wat dat betreft ging er geen alarmbel rinkelen dat er iets mis zou gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenburg.

De **voorzitter**: Ik wil toch nog even doorgaan op dit punt. De vraag rijst wat er dan wel nodig is om die stap extra te zetten bij een eerste project. Ik begrijp u goed, ten aanzien van een bedrijf dat altijd bewijst zich goed te gedragen, is er Kamerbreed voor gekozen om wat meer ruimte te geven. Dat noemt u terecht inspectievakantie. Maar dit is een nieuw traject, een nieuwe

baan, grensoverschrijdend, met een hoge snelheid, met jarenlang discussie over de beveiliging, compleet nieuwe technieken, grote zorgen, signalen uit het buitenland dat het niet loopt en vijf jaar vertraging. Dan rijst natuurlijk de vraag wat er dan nodig is voordat een inspectie denkt: ik ga toch een stap extra zetten, ik zie dit als een risicotraject en daarnaast ga ik de minister informeren over dit toch wel unieke project.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Maar dan redeneert u dat aan de voorkant duidelijk is dat het weleens mis zou kunnen gaan. Maar aan die voorkant is er gewoon een Europees vastgesteld traject. Dat geldt niet alleen voor onze hogesnelheidslijn maar ook voor andere vormen van vervoer. In dit soort bijzondere gevallen waarin er weinig ervaring is, worden er notified bodies ingezet die heel deskundig toetsen uitvoeren op die trein en die ook bepalen of de trein kan worden toegelaten. Een eigen inspectie van een land gaat daar nog overheen door weer naar dat proces te kijken. Ongeacht het feit dat er altijd kinderziektes zijn bij de introductie van nieuw materieel, leek het in principe goed te gaan. De eerste ervaringen in september, toen het commerciële traject gereden ging worden, waren bovendien zo slecht nog niet. En ook begin december was dat het geval. Pas later kwamen de grote vraagstukken en problemen, toen het al reed.

De **voorzitter**: De trein is aangekondigd. Besloten is om hem in dienst te nemen toen het proefbedrijf nog niet geweest was. De trein moest ook in de dienst worden gezet, want er was geen enkel alternatief meer. In die periode, zo blijkt ook uit talloze stukken, waren er grote zorgen. Grote zorgen over met name de betrouwbaarheid. Maar we weten ook, als iets maar lang genoeg onbetrouwbaar is, schuif je op naar een veiligheidsrisico. Als je zo'n spannend traject met elkaar ingaat ... We hebben verschillende deskundigen gesproken en ook in de openbare verhoren hebben mensen aangegeven dat het toch wel heel bijzonder was, met heel veel eisen: eisen in de concessie, eisen die werden opgelegd omdat het een hogesnelheidstrein was, TSI's, ERTMS; allemaal woorden die we tot ons hebben kunnen nemen en die allemaal gaan over de ingewikkeldheid van een hogesnelheidstrein. Ik vraag me dan af of er binnen het ministerie niet een extra stapje wordt gezet. Dus:

ik ga toch eens even met die inspectie praten, in de zin van "jongens, zitten jullie hier goed, straks rijdt die trein met een bloedvaart over een nieuw spoor met systemen erin waarvan we weten dat ze risico's in zich dragen, dus vandaar iedere keer die ingewikkelde versies". Wanneer zou je wel hebben gezegd: nu wil ik op de hoogte gesteld worden? Dat zie ik nog even niet.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het belangrijkste is de rol die je hebt. De rol van de vervoerder is: ervoor zorgen dat het materieel betrouwbaar is. De rol van de inspectie is: erop toezien dat het materieel veilig is. Dat zijn twee verschillende rollen. De vervoerder heeft gedurende het traject informatie gekregen. Dat heb ik achteraf gezien, naar aanleiding van deze enquête. De vervoerder heeft informatie gekregen over de eerste testen en wat er wel en wat er niet goed ging. Op basis daarvan moet zo'n vervoerder in eerste instantie ervoor zorgen dat problemen worden opgelost. In hun ingebruiknameadviezen -- zo heten die adviezen -- stond ook steeds wat er misging en wat een potentiële oplossing zou zijn. Op een gegeven moment hadden wij daarvan ook kennis kunnen nemen, want die ingebruiknameadviezen waren weleens meegezonden met stukken voor een stuurgroepvergadering. Maar dan is het nog steeds de vraag of je als ministerie de rol van de vervoerder moet overnemen, of je het naar je toe moet trekken en zelf ...

De **voorzitter**: Nou, misschien geen rol overnemen, maar net even een stap extra. Ik vraag me af of die ooit is gezet. Of is dat helemaal niet gebeurd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet op basis van de ingebruiknameadviezen, want die ...

De **voorzitter**: En niet op basis van signalen uit de Scandinavische landen? Niet op basis van vijf jaar vertraging? Niet op basis van ERTMS-perikelen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De vertragingen bij AnsaldoBreda hadden te maken met allerlei uitstel in tijd, met technische specificaties, met het feit dat ze ...

De **voorzitter**: Ingewikkelde eisen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: ... het ingewikkeld vonden. Uiteindelijk zijn zij de eersten -- we hebben hen nog helemaal niet genoemd -- die testen doen om te zien of het materieel betrouwbaar en veilig genoeg is om af te leveren. Vervolgens komt de notified body die zich daarmee bezighoudt en daarna de ILT, die een specifieke rol heeft om toe te zien op de veiligheid, om een toelatingsvergunning te geven en, later, om treinstellen in te schrijven in het register. Er zit dus een heel proces voor. De indruk mag niet ontstaan dat niemand ernaar keek. Nee, er was een heel uitgeschreven en beschreven proces, waarvan Horvat achteraf ook gezegd heeft: op een paar kleine dingen na is het goed verlopen. Ingrijpen terwijl zaken nog in de testfase zitten -- tijdens een testfase lopen dingen soms niet goed -- zou geen logische rol voor het ministerie zijn. Als u mij vraagt of ik dan niets zou willen veranderen naar aanleiding van de ervaringen die zijn opgedaan, is mijn antwoord dat er wel twee dingen zijn die ik zou willen veranderen voor de toekomst. Maar dat is iets anders dan denken dat het toen niet goed is gegaan.

De **voorzitter**: Oké. Nog even iets over de onafhankelijkheid. Wij hebben uit de kabinetsreactie van minister Kamp naar aanleiding van de aardbeving in Groningen vernomen dat er toch wordt gekeken naar de vraag hoe we bepaalde onafhankelijkheden wat beter wettelijk kunnen vastleggen. Kunt u daar nog iets over zeggen? Bent u daarbij betrokken? Speelt dat ook een rol voor de ILT? Of is dat niet iets wat daarvoor consequenties zou kunnen hebben?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik ken de nota van de heer Kamp wel, maar ...

De **voorzitter**: Misschien moet ik u een beetje helpen en daarmee ook ons publiek. Er wordt gekeken of de spelregels wat meer kunnen worden geëxpliciteerd en verduidelijkt en of de positionering van de inspectie

wettelijk wat beter kan. Dus wat is de betrokkenheid van uw ministerie, specifiek de ILT misschien?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik ben zelf altijd groot voorstander van een zo onafhankelijk mogelijke inspectie. Dat is ook een van de redenen waarom het toezicht op bijvoorbeeld kernenergie naar de inspectie van de ILT gaat. Dan heb je immers een goede scheiding tussen beleid en uitvoering. Nogmaals, de inspectie is organisatorisch bij ons opgehangen, maar vervult inhoudelijk wel een onafhankelijke rol. Daar waar er enige zorg zou bestaan of die onafhankelijkheid er is en het zou helpen om het nog eens extra wettelijk vast te leggen, vind ik dat prima. Wat mij betreft bemoeien we ons op generlei wijze met hun toezicht.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog een vraag over die ingebruiknameadviezen. In de stuurgroep van de HSL-Zuid zat ook een hoge ambtenaar. Deze ambtenaar zat daar, naar ik aanneem, namens uw ministerie om goed te kijken hoe dat allemaal ging. Hij kreeg wel de ingebruiknameadviezen en ik denk dat mevrouw Van Toorenborg dat ook bedoelt. Mensen zitten niet voor niets in zo'n stuurgroep. Ze krijgen signalen mee en twijfels of er überhaupt sprake zou kunnen zijn van een betrouwbare dienst en dan heb ik het nog niet over het materieel. Wat gebeurt er dan met zo'n signaal? Het wordt besproken in de stuurgroep. Zijn dat signalen die ook u hebben bereikt?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Het is ook niet besproken in de stuurgroep. Bij de stukken voor de stuurgroep is twee keer een ingebruiknameadvies meegestuurd. Bij twee stuurgroepen is dat volgens mij achteraf gebeurd. Het is meegestuurd, maar niet geagendeerd en dus ook niet besproken. Maar het zit wel bij de stukken, dus je had ervan kennis kunnen nemen, laat ik het zo zeggen. Daar stond in tegen welke vraagstukken men aanliep en welke oplossingen men daarvoor wilde realiseren. Die adviezen zijn niet bewust door ons behandeld. Die zijn zeker ook niet aan mij teruggekoppeld. Mevrouw Van Toorenborg vroeg of er dingen zijn die je leert van zo'n proces. Misschien ben ik te vroeg in deze enquête, maar een van de dingen die volgens mij van belang zijn, is dat je in

de toekomst dit soort ingebruiknameadviezen gewoon actief agendeert en dus ook bespreekt. Dan blijft de verantwoordelijkheid voor de problematiek nog steeds liggen bij de vervoerder, want die wil ik niet overnemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Een belangrijke conclusie die u de enquêtecommissie meegeeft, is: als er ingebruiknameadviezen zijn -- in dit geval is duidelijk geworden dat de lichten op oranje/rood stonden als het gaat om een betrouwbare dienst -- moet je die veel actiever bespreken en naar aanleiding daarvan ook handelen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, je moet ze in ieder geval actief bespreken. Het hoeft niet altijd een probleem te zijn. Als je met iets nieuws start en je een en ander nog moet uitproberen, is het niet zo gek dat het niet meteen werkt. Dat hoeft geen probleem te zijn voor de toekomst. Uiteindelijk zag je bij de invoering van de Thalys of de Benelux-trein nog meer kinderziektes dan bij de invoering van de Fyra.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft dit mee als aanbeveling. Hebt u enig idee waarom dit niet is gebeurd? Er was een stuurgroep. Daar zat een hoge ambtenaar in en daar zaten de betrokkenen bij elkaar om regelmatig met elkaar te overleggen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik denk omdat het op dat moment als niet-relevant werd geacht. Anders zou het natuurlijk wel geagendeerd zijn. Het is ook niet zo gek dat zich in de beginfase allerlei vraagstukken voordoen waarvoor je oplossingen moet bedenken. Je hebt niet voor niets proefbedrijven en toetsperiodes om te zien hoe het moet werken.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord weer aan mevrouw Van Toorenburg.

De **voorzitter**: Ik denk dat het goed is als we even schorsen.

Het verhoor wordt geschorst van 16.14 tot 16.25 uur.

De **voorzitter**: Mevrouw Bergkamp vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart 2012 neemt de NS-directie het besluit om in december 2012 van start te gaan op het traject Amsterdam-Brussel, een commerciële dienst. Hoe zag uw rol als concessieverlener bij het starten van deze nieuwe dienstregeling eruit?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: We moesten de nieuwe dienstregeling goedkeuren. We moesten er samen met andere partijen voor zorgen dat werd besproken welke treinen over de paden gingen rijden en hoe de samenloop daarvan zou zijn. Het is altijd heel belangrijk om dat vroegtijdig te doen. De dienstregeling wisselt in december.

Mevrouw **Bergkamp**: Ze wordt aan u als het ware ter goedkeuring voorgelegd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u als concessieverlener ook een rol om van te voren te kijken naar de betrouwbaarheid van de dienstregeling?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Eigenlijk doe je dat achteraf. In je concessie toets je achteraf op betrouwbaarheid via afspraken over punctualiteit en dergelijke. Ongetwijfeld zullen we ons er van tevoren ook van vergewissen of het past. Je hebt dan discussie met diverse andere partijen. Je toetst echter vooral achteraf.

Mevrouw **Bergkamp**: Over toetsing of een dienstregeling betrouwbaar is, zegt u dus: mijn rol is toetsen achteraf. Bij de introductie van nieuwe treinen is, zoals u zelf al aangaf, vaak sprake van kinderziektes en opstartproblemen. Op 30 oktober 2012 schrijft u aan de Tweede Kamer dat indien de Fyra niet zal rijden, de NS alleen een intercity inzet op het traject Roosendaal-Brussel. Hebt u de NS ooit aangespoord om een terugvaloptie beschikbaar te hebben?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet persoonlijk, omdat eigenlijk altijd is gezegd dat het op het HSA-traject niet mogelijk was om de Benelux-trein, die eerst reed, en de Fyra gelijktijdig te laten rijden. Het was duidelijk dat het een van de twee was. Net hadden we het over de vraag wat je leert van dit soort trajecten. Achteraf gezien moet je altijd zorgen voor een back-up. Dat is in eerste instantie weer een verantwoordelijkheid van de vervoerder, maar ik vind het voor een minister wel interessant om hierin een rol te spelen en te vragen aan de vervoerder: hoe is je back-up geregeld?

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat is wijsheid achteraf, op dat moment hebt u niet vanuit uw verantwoordelijkheid gevraagd om een terugvaloptie?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: achteraf had ik dat moeten doen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja. Er waren geen signalen dat het mis zou gaan, en het was duidelijk dat en-en niet kon. Ik heb me toen wel ingezet voor een extra verbinding tussen Breda en Roosendaal. Dat speelde tegelijkertijd. De Benelux-trein kon echter niet blijven bestaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Op dat moment waren er geen signalen dat het niet goed zou gaan, zegt u. Maar er waren toen ook nog maar twee treinen in Nederland. Die werden gehuurd. Er was nog geen proefbedrijf geweest en de treinen waren ook nog niet toegelaten. Veel was dus eigenlijk nog onbekend.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt. Tegelijkertijd moet je al heel vroeg tot een besluit over een nieuwe dienstregeling komen. Dat is een vaste procedure, met vaste momenten waarop bekend wordt gemaakt hoe de dienstregeling in december eruit gaat zien. Belanghebbenden kunnen dan bezwaar maken en reizigersorganisaties worden erbij betrokken. Dat is gewoon een standaardproces. Aangezien je de Benelux-trein niet in leven

kon houden ... In de Kamer is veel gedebatteerd over de vraag of je niet en-en kon doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom kan dat eigenlijk niet? De Benelux-trein rijdt toch over een ander treinpad? U had dat toch kunnen reserveren als back-up?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Technisch gezien kan ik u dat niet uitleggen, maar mij is altijd verteld dat het niet mogelijk was om beide tegelijkertijd te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: En als achteraf blijkt dat het wel kan, zegt u dan dat NS dat had moeten doen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Wat NS volgens mij had moeten doen, was het achter de hand houden van het materieel, zodat dat oude materieel alsnog had kunnen worden ingezet als het HSA-traject niet bereden had kunnen worden met de Fyra.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervangend materieel voor de Fyra had wat u betreft moeten blijven bestaan.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat is eigenlijk de discussie: wat zou je er als dubbelcheck voor de toekomst in stoppen, naast die ingebruiknameadviezen? Bij zo'n grote wisseling moet je ook afspraken maken over het alternatief voor het geval er iets misgaat.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft aan dat u is geadviseerd dat beide niet kon, dus de Fyra én de Benelux-trein. Waren dat adviezen van de NS of van uw ambtenaren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kreeg alleen advies van mijn ambtenaren, ik kreeg geen advies van de NS.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zou zomaar kunnen. Maar voor u was in ieder geval duidelijk dat beide niet kon. U gaf ook aan dat het een les is om bij dit soort trajecten van tevoren wel een terugvaloptie te hebben. Met de wijsheid van nu zegt u: dat had op dat moment ook moeten gebeuren.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: De Fyra was niet het eerste nieuwe materieel in Nederland. In 2006 is RandstadRail van start gegaan. RandstadRail is maar liefst negen keer ontspoord. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft hier onderzoek naar gedaan. Een van de conclusies was dat het proefbedrijf te kort was geweest. Onder "proefbedrijf" versta ik: een generale repetitie van de commerciële dienst, maar dan zonder reizigers. Staatssecretaris Huizinga meldde hierop in mei 2007 aan de Kamer dat de inspectie bezig was om criteria te ontwikkelen voor de goedkeuring van de overgang van proefbedrijf naar exploitatie. Als je afgaat op wat de staatssecretaris meldde, lijkt het alsof de inspectie zich een rol toe-eigende op het gebied van het proefbedrijf. Heeft uw ministerie of de inspectie een rol gespeeld met betrekking tot het proefbedrijf van de Fyra?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Wij zitten niet in het proefbedrijf, maar zien wel toe op zo'n proefbedrijf om te zien of ze die proef wel op een veilige manier organiseren. Op die manier spelen wij dus een rol.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar niet qua duur van een proefbedrijf of ten aanzien van de vraag of een proefbedrijf wel volledig is uitgevoerd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat zou u aan onze inspecteur-generaal moeten vragen die hierna nog wordt verhoord.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik citeerde net staatssecretaris Huizinga, die op basis van een advies van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid zei: als je van een proefbedrijf naar exploitatie gaat, moet daarover beter worden nagedacht. Een van de aanbevelingen was ook dat een proefbedrijf voldoende lang is.

We hebben met elkaar geconcludeerd dat het proefbedrijf van de Fyra niet volledig is geweest. Er waren te weinig testritten en er waren zorgen over het materieel. Hebt u iets gedaan met de aanbevelingen van het drama van de RandstadRail?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik herken het niet, maar u noemt het nu. Ik ben er in ieder geval niet bewust mee bezig geweest, op politiek niveau. Of dat op inspectieniveau wel is gebeurd, kan ik niet zeggen. Misschien zijn alle aanbevelingen verwerkt, maar dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U kent het rapport even niet en u kunt het ook niet vertalen naar de situatie van de Fyra. We kunnen op dit moment dus ook niet concluderen dat er lessen zijn getrokken uit de RandstadRail, wat het proefbedrijf betreft?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet op politiek niveau, door mij. Ik kan natuurlijk niet zien wat mijn voorgangers hebben gedaan en ik kan ook niet zien wat daarop is gedaan in de organisatie. Daar heb ik me nu niet in verdiept, maar die vraag zou u eventueel nog kunnen stellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Zoals gezegd, heeft uw ministerie onderzoek laten doen naar de vergunningverlening van de Fyra: het rapport Horvat. In dat onderzoeksrapport staat ook dat uw ministerie systeemverantwoordelijk is en daarom van tevoren moet controleren of een nieuwe dienstregeling wel voldoende betrouwbaar is. Dat is niet gebeurd bij de Fyra. Waarom eigenlijk niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Omdat wij ons voornamelijk hebben gericht op het veiligheidsaspect, dus de inspectie die toeziet op een veilige toelating. Ik heb natuurlijk ook kennisgenomen van de conclusies van Horvat. Daarin wordt gesteld: u bent systeemverantwoordelijk voor het hele openbare vervoer, dus u had ook die rol aan de voorkant actief op u kunnen nemen. Daarover heb ik nagedacht. Op welke momenten zou je dat kunnen doen? Bij de toetsing van het materieel is dat nog niet aan de orde, maar bij het

proefbedrijf zou je die rol kunnen vervullen omdat de integraliteit dan voor het eerst aan de orde komt. Vandaar mijn gedachte dat je op zo'n moment die ingebruiknameadviezen actief zou moeten agenderen, waardoor je een extra moment hebt om te bespreken of alles wel goed genoeg op elkaar aansluit. Later zou je kunnen zeggen: hoe kun je de systeemverantwoordelijkheid waarmaken als je de dienstregeling gaat doen? Niet alleen controle achteraf van de betrouwbaarheid op basis van punctualiteit, maar ook aan de voorkant. Dus vragen naar alternatieven.

Mevrouw **Bergkamp**: De Fyra is wel gecheckt op veiligheid, maar u zegt dat u als aanbeveling meeneemt -- voor de pauze hebben we het daarover gehad -- dat betrouwbaarheid als specifiek aandachtspunt moet worden meegenomen en dat de ingebruiknameadviezen voortaan moeten worden besproken.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en dan is er een onderscheid tussen betrouwbaarheid van materieel -- dat hoort nog steeds bij de vervoerder -- en betrouwbaarheid van het totale systeem.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, daar heb ik het over. Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: En die geeft het woord weer aan de heer Van Gerven, over de samenwerking met de Belgen.

De heer **Van Gerven**: Om het internationale vervoer over de hogesnelheidslijn mogelijk te maken, moeten er afspraken worden gemaakt tussen de Nederlandse en de Belgische vervoerder. In de loop van de tijd zijn daartoe verschillende pogingen gedaan, maar HSA en de Belgische spoorwegen komen niet tot overeenstemming. Uw voorgangers doen verschillende pogingen om te bemiddelen, maar als u aantreedt kunt u constateren dat dat nog niet tot het gewenste resultaat heeft geleid. Ik wil u een aantal vragen stellen over de onderhandelingen met de Belgische staat en de Belgische spoorwegen. In juli 2011 spreekt u met uw Belgische

ambtsgenoot Vervotte. Zij wordt in december 2011 opgevolgd door minister Magnette. Het contact met minister Magnette verliep minder soepel. Wat was volgens u de reden voor dat moeizame contact?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Met mevrouw Vervotte verliep het overigens ook al niet soepel, want die was ook niet echt genegen om het twintigste treinstel waarover we een discussie hadden, snel te bestellen.

De heer **Van Gerven**: Moment, mevrouw Schultz. We hebben de heer Eurlings gehoord. Die had ook contact gehad met mevrouw Vervotte, die zei: het wordt geregeld in de begroting. Dat hebt u ook gehoord? Dat was een positief signaal.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Toen ik bij mevrouw Vervotte kwam, zei ze: nou, we zijn er nog niet uit en willen nog nader onderzoek doen -- dat was in de zomer -- en ik kom er in november wel op terug. In november bleek het kabinet te wisselen en kwam er een opvolger. In de tussenperiode waren de signalen eigenlijk alleen dat men het wilde verbinden met allerlei andere dossiers. Ik had geen enkel gevoel dat het snel zou worden geregeld bij de begroting. Toen kwam de heer Magnette als opvolger. Uw vraag was of het contact moeizaam verliep. Ja, het verliep heel moeizaam. Ik heb van begin af aan geprobeerd om contact met hem te krijgen over de bestelling van het twintigste treinstel. Het was immers belangrijk om dat te verkrijgen om daarmee de verbinding Den Haag-Brussel te kunnen realiseren. Het lukte gewoon niet om tot een afspraak te komen.

De heer **Van Gerven**: Waarom lukte dat niet? Waarom was dat zo moeizaam?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Van de zijde van de heer Magnette werd er gewoon geen ingang gegeven, totdat het zo hoog opliep dat ik in de Kamer een keer heb bedreigd dat ik met een matras voor zijn deur zou gaan liggen. Uiteindelijk heb ik minister-president Di Rupo, toen die op bezoek kwam, gevraagd om contact te leggen met de heer Magnette, omdat het toch niet zo

kan zijn dat je, als je als minister van het ene land belet vraagt bij de minister van het andere land, gewoon niet binnenkomt. Toen is het gebeurd.

De heer **Van Gerven**: U hebt hem uiteindelijk ontmoet. Wat is er toen afgesproken of gebeurd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Toen zei ik: ik kom hier om van u te horen dat het twintigste treinstel inmiddels is besteld door België en ook spoedig geleverd zal worden. Toen heeft hij aangegeven dat hij zich niet gebonden voelde aan het contract uit 2001. Hij zei: inmiddels is er heel veel veranderd; ik vind niet dat ik dat treinstel moet bestellen, want het gaat om onrendabele lijnen. Het antwoord was eigenlijk gewoon "nee". Eindelijk een goed nee, want daarvoor was het steeds uitstel, uitstel en uitstel. Nu was het gewoon duidelijk.

De heer **Van Gerven**: In plaats van uitstel was het antwoord van Magnette: nee.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en toen heb ik geantwoord: dan rest mij niets anders dan het aanspannen van een procedure, want we hebben gewoon afspraken met elkaar; als ik aan alle afspraken die we in het verleden met uw land hebben gemaakt ook ineens geen waarde meer hecht, zouden we een heel ander gesprek hebben.

De heer **Van Gerven**: Het liep moeizaam, dat is duidelijk. In juni 2012 lag er een conceptsamwerkingsovereenkomst tussen de Belgische spoorwegen en HSA. Die werd voorgelegd aan de Nederlandse Staat. U wees die overeenkomst af in oktober 2012. Wat was de reden daarvoor?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dit speelt naast dat twintigste treinstel, maar heeft er ook weer mee te maken. De dienstverlening die werd voorgesteld in die conceptsamwerkingsovereenkomst, leek niet op de afspraken uit 2001, namelijk 32 keer bediening Amsterdam-Brussel, heen en terug, en ook niet op de afspraken uit 2005 of 2009 -- ik weet het niet uit mijn hoofd -- waarin

Den Haag-Brussel was toegevoegd en het aantal keren Amsterdam-Brussel was verminderd. Het leek dus op geen van beide afspraken. Ik heb geen behoefte gevoeld om daar goedkeuring aan te geven, want het leverde ons niet op wat we ooit hadden afgesproken.

De heer **Van Gerven**: De nieuwe dienstregeling zou in december 2012 moeten ingaan. Daarin was de Benelux-trein niet opgenomen. De dienstregeling met de Fyra zou dus de enige verbinding tussen Amsterdam en Brussel worden. Voelde u niet de druk om die conceptovereenkomst dan toch maar te accepteren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, ik vond dat de druk andersom moest liggen. Het is natuurlijk een overeenkomst tussen NS en NMBS, maar in ieder geval had NMBS de Belgische regering nodig om tot bestelling van een twintigste treinstel te komen en de paden vrij te geven. Ik vond dat de druk andersom moest liggen, dus nu niet goedkeuren, want dan zouden we een stap achteruit doen ten opzichte van wat we in 2001 wilden of ten opzichte van het contract daarna. Dus: "zo kunnen we het niet goedkeuren" en desnoods een bindende adviesprocedure laten plaatsvinden.

De heer **Van Gerven**: Sta je dan niet voor het blok? Je hebt immers geen alternatief. De Benelux-trein was er niet meer, die zou stoppen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Uiteindelijk heeft zowel de NS als de NMBS er baat bij om wel reizigersvervoer te organiseren. Ik vind dan ook dat je bij dit soort zaken niet als eerste moet zeggen: laten we het dan toch maar doen omdat we anders in de problemen komen. Nee, degene die verantwoordelijk was voor goed vervoer, moest dat ook doen, vond ik. In de contracten staat ook dat ze de gebruiksvergoeding moeten afdragen. Dus ook als ze niet rijden, moeten ze toch betalen. Dat maakt hun financiële positie alleen maar slechter.

De heer **Van Gerven**: U vond dat uw positie sterk genoeg was, op basis van de contracten die er lagen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De heer Magnette legt u in oktober 2012 een compromisvoorstel voor. Waaruit bestond dat?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Daarin werd voorgesteld om Breda vaker te bedienen, dus om Breda-Brussel te organiseren, in plaats van de variant Den Haag-Brussel. Ik doe het even uit mijn hoofd, ik weet niet meer precies welke paden er allemaal in zaten.

De heer **Van Gerven**: Dat was een belangrijk element. Breda-Antwerpen via de hsl ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat was het, Breda-Antwerpen.

De heer **Van Gerven**: ... moest goed worden georganiseerd. Uw voorstel is door de Belgische staat afgewezen, begrijp ik. Waarom?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Varianten die voor ons aantrekkelijk waren, waren voor hen niet aantrekkelijk. Dat was denk ik ook de reden dat zij het twintigste treinstel uiteindelijk nooit hebben willen bestellen. Voor hen leverde het niet genoeg op. Sterker nog, het zou hun businesscase slechter maken. Voor hen gold natuurlijk hetzelfde. In de begintijd heeft iedereen zijn handtekening eronder gezet en ook zij hadden moeten weten waar ze aan begonnen. Ik vond dat geleverd moest worden wat wij graag wilden. Uit het overleg met de Kamer bleek dat Breda-Antwerpen een gewenst onderdeel was. Daar hebben we met hen over gesproken.

De heer **Van Gerven**: Hebben andere bewindspersonen, bijvoorbeeld minister-president Rutte, nog een poging ondernomen om tot overeenstemming te komen? Ik begrijp dat hij als een postillon d'amour heeft geopereerd.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet inhoudelijk, in mijn periode in ieder geval. Vrij snel daarna is de portefeuille overgaan naar de staatssecretaris. Ik weet niet of hij toen nog een rol heeft vervuld, maar in mijn periode heeft hij een rol vervuld in de bemiddeling voor een gesprek.

De heer **Van Gerven**: Maar hij heeft niet tegen Di Rupo gezegd: we moeten dit zelf maar even oplossen, op het aller-, allerhoogste niveau?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Het speelde allemaal in een heel korte tijd. Ik sprak met Magonne. Die gaf aan dat hij het twintigste treinstel niet wilde bestellen. Daarop heb ik gezegd: see you in court. Dan was er de conceptovereenkomst tussen NS en NMBS waar ik mijn goedkeuring niet aan kon geven. Daarover wilden we een bindend adviesprocedure starten. Vrij snel daarna ging de portefeuille over. Ik geloof dat dat een of twee maanden daarna was.

De heer **Van Gerven**: Den Haag-Breda-Brussel liet u los. Uw voorganger, mevrouw Peijs, had juist in de gezamenlijke conclusies uit 2005 bedongen dat er acht keer een trein zou rijden van Den Haag naar Brussel. Daarnaast was er ook nog een rijtijdenclaim, omdat het vervoer in België langer zou duren dan oorspronkelijk was berekend. Die claim is losgelaten in de afspraken tussen Peijs en minister Vande Lanotte destijds. Was u zich daarvan bewust?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Je hebt twee soorten afspraken. Over de afspraken uit 2001 zijn de afspraken van mevrouw Peijs heen gekomen, volgens mij ook na lobby uit Den Haag om de verbinding Den Haag-Brussel. Voor mij gold eigenlijk: het wordt óf het een óf het ander, maar in ieder geval een van de twee varianten moet geleverd worden en daar moet de samenwerkingsovereenkomst aan voldoen. Of er bij Vande Lanotte al is losgelaten, weet ik niet. Ik weet wel dat er afspraken zijn gemaakt tussen Peijs en haar Belgische collega en dat die vervolgens nooit zijn waargemaakt. Je kon dat immers alleen maar waarmaken door een twintigste treinstel te bestellen.

De heer **Van Gerven**: Maar kunt u zich die discussie over de rijtijdenclaim nog herinneren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet dat mevrouw Peijs die heeft gehad.

De heer **Van Gerven**: Vervolgens leveren de Belgen niet. Dan zou je zeggen dat die rijtijdenclaim ook weer tevoorschijn komt.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Die hebben we ook aan de orde gehad toen ik zei: dan hebben we nog wel een en ander met elkaar te bespreken.

De heer **Van Gerven**: Dat werd ook weer in de strijd geworpen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus wel overwogen om die schadevergoeding ... U wilde toch weer een procedure starten?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Als je het niet met elkaar eens bent en een deel van het contract niet wordt nageleefd, kun je alle onderdelen van het contract weer ter discussie stellen. Zeker als buurlanden probeer je er uiteindelijk altijd in goed overleg uit te komen, maar dit was niet de eerste keer, dit was een opeenvolging.

De heer **Van Gerven**: Geld speelde daar natuurlijk een rol bij. De Belgen zeiden immers: het is verlieslatend. Als je de buidel trekt, gaan deuren vaak open. De Staat had HSA in 2008 met het memorandum van overeenstemming eigenlijk al gecompenseerd voor de lange rijtijden in België. Als compensatie krijgt men een korting van 13 miljoen, vanwege die langere rijtijden. Was u zich daarvan bewust?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Had NS het dan niet kunnen oplossen? Dat is dan de vervolgvraag.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: In eerste instantie is het ook een zaak tussen NS en NMBS. Uiteindelijk ben ik mee gevraagd naar het gesprek, omdat de Belgische regering een rol speelde in het bestellen van het materieel en het toewijzen van de treinpaden. Ik ben met mevrouw Van Vroonhoven van NS meegegaan naar dat gesprek met Magnette. Het is dus een andere constructie dan die van een directe onderhandeling tussen Nederland en België. Vervolgens zie je dat de afspraken die tussen jouw voorganger en die van Magnette zijn gemaakt, niet worden nagekomen. Dan vind ik dat ik een rol heb om ervoor te zorgen dat ze wel worden nagekomen.

De heer **Van Gerven**: U overwoog een bindend-adviesprocedure om de afspraken af te dwingen. Maar had u eigenlijk wel voldoende tijd voor een juridische procedure? We spreken over oktober 2012 en in december moet de trein gaan rijden. Zou je dan niet het traject Amsterdam-Brussel in gevaar brengen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, maar op dat moment zou je dan misschien niet precies hebben wat je zou willen hebben, maar je zou wel alternatief vervoer kunnen organiseren. Dat is altijd te doen. Nogmaals, ik vind gewoon dat je de druk erop moet houden. Immers, degenen die de pijn voelen, zijn de vervoersbedrijven die natuurlijk wel een gebruiksvergoeding moeten betalen en geen inkomsten binnen krijgen.

De heer **Van Gerven**: Maar wordt NS niet voor het blok gezet om te komen tot een samenwerkingsovereenkomst omdat anders de verbinding naar Brussel in gevaar komt? NS had wel de Benelux-trein als alternatief geschrappt. Stond u niet met de rug tegen de muur?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zo voelde het niet. U vraagt mij eigenlijk: stel dat u een slechter bod had gekregen, had u daar dan niet beter akkoord mee kunnen gaan omdat u wilde dat alles in december ging rijden? Maar dan was

er in december ook een onvolledig aanbod geweest. Dan kun je beter zeggen: ik keur de samenwerkingsovereenkomst zoals die er nu ligt niet goed; ga het huiswerk maar over doen en zorg ervoor dat er in december wel een volwaardig aanbod is.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus toch een streep getrokken en gezegd: tot hier en niet verder. Op 5 november 2012 hebt u het hsl-dossier overgedragen aan staatssecretaris Mansveld. Zij was uiteindelijk degene die een maand later, op 3 december, toch overeenstemming bereikte met de Belgische spoorwegen. Dat was zes dagen voor de start van de nieuwe dienstregeling. Had de staatssecretaris eigenlijk nog ruimte om verschillende opties te verkennen? Of was er uiteindelijk maar één optie mogelijk, namelijk een samenwerkingsovereenkomst accepteren, een beetje op voorwaarde van wat de Belgen wilden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik geloofde wel dat er meer opties waren, anders zou ik niet zeggen: ga het huiswerk maar opnieuw doen en kom met een betere samenwerkingsovereenkomst. Ik geloofde zeker dat die opties er waren.

De heer **Van Gerven**: Had u een andere optie gekozen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Volgens mij heeft dat langer geduurd dan alleen die periode, want daarna, in de tijd van de staatssecretaris, zijn er volgens mij nog meer varianten gekomen. Ik weet niet welke zij uiteindelijk gekozen heeft en waarom. Ik weet wel dat zij -- we hebben daar natuurlijk met elkaar over gesproken -- heeft gezegd: ik vind het belangrijk om opnieuw onderhandelingen aan te gaan in plaats van in een procedure te blijven zitten. Toen heb ik gezegd: dat lijkt me prima, want er zitten aan twee kanten nieuwe gezichten. De heer Magnette was volgens mij inmiddels burgemeester van Charleroi geworden en onze staatssecretaris was ook nieuw. Het was haar verantwoordelijkheid, dus als zij het liever via onderhandelingen wilde doen, was dat prima. Dat heeft ze ook gedaan en daar is ze ook uitgekomen. Ze heeft de Kamer daar bij betrokken, maar ik

heb verder niet gekeken -- ik zat immers ook in een andere rol -- of dat ook was wat ik zelf gedaan zou hebben.

De heer **Van Gerven**: Nieuwe mensen die dan hun eigen beleid weer uitzetten.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Soms helpt dat.

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

De heer **Elias**: Ik blijf nog heel even hangen bij dat toch wat merkwaardige hoofdstuk van het zoeken naar contact met de heer Magnette, de Belgische minister. U zei net: uiteindelijk probeer je er als buurlanden uit te komen. U bent minister en Magnette wordt dan minister in België. Het is dan december 2011. Hoelang hebt u geprobeerd om hem te bereiken? Hoe werkt zo iets? Doet uw secretariaat dat, doet u dat zelf?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Maanden heb ik geprobeerd hem te bereiken. Ik heb hem eerst langs de formele wegen verzocht om een gesprek. Toen dat niet lukte en ik van mijn ambtelijke organisatie signalen kreeg dat de behoefte niet bestond, heb ik zijn 06-nummer ingesproken.

De heer **Elias**: En de ambassadeur ingeschakeld? Daar hebben we die mensen voor.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb inderdaad de ambassadeur van België ingeschakeld om daar ook nog een rol in te spelen. Ik ben geëindigd bij onze minister-president. Ik ben niet met een matras voor de deur gaan liggen, maar het had ...

De heer **Elias**: Wat vond u daarvan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat is natuurlijk niet goed. Ik heb dat nooit eerder meegemaakt en ik hoop dat ook niet meer mee te maken. Zo ga je

niet met elkaar om. Als je iets niet meer wilt, een andere mening hebt of een financieel probleem hebt, moet je dat gewoon op tafel leggen.

De heer **Elias**: Speelde de ruzie over de Hedwigepolder -- u hintte daar in een bijzin op -- daar nog een rol in?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik hintte eigenlijk op andere dossiers, zoals de IJzeren Rijn en dergelijke.

De heer **Elias**: Zaken op uw beleidsterrein.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, die werden nog door mevrouw Vervotte genoemd. Zelf ben ik altijd tegenstander van het verbinden van allerlei dossiers.

De heer **Elias**: Maar dat gebeurde aan de andere kant dus wel?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat gebeurde bij mevrouw Vervotte, maar bij de heer Magnette speelde dat niet zozeer een rol. Die zei gewoon: ik voel me niet meer gebonden aan het contract uit 2001.

De heer **Elias**: Kan het zijn dat ook de eerdere, wellicht onhandige omgang van de Nederlanders met de Belgen over de invulling van de vraag hoe het na 2001 verder zou moeten, nog steeds na-ijlde in 2011?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Welke onhandige invulling?

De heer **Elias**: Dat er allerlei losse eindjes waren die de NS maar moest gaan oplossen en die de Staat had overgedaan. De NS kreeg korting op de concessievergoeding als ze zelf de losse eindjes met de NMBS zou oplossen. Ik bedoel eigenlijk dat daar nog steeds ergernis over was bij de Belgen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zie eigenlijk niet in waarom de Belgen daarover geërgerd zouden moeten zijn. Dat zou dan eerder NS zelf moeten zijn. Ik denk dat het gewoon een unieke situatie was. Ik kan niet inzien waardoor die was ingegeven. Ik weet niet of de heer Magnette het zelf bedacht of dat hij hierover was geadviseerd. Al mijn relaties met Belgen zijn hartstikke goed. Ook met Vlaanderen kunnen we goed samenwerken, transparant. Hier liep het gewoon helemaal vast. Het is heel lastig om zaken te doen als je niet eens een stap over de drempel kunt zetten.

De heer **Elias**: Werd u eigenlijk niet ontzettend nijdig?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en eerlijk gezegd is dat voor mij heel bijzonder, want dat word ik bijna nooit. U ziet, denk ik, wel dat er enige ergernis naar buiten komt. Ik vind het gewoon onbestaanbaar dat er geen mogelijkheid is om te spreken tussen buurlanden.

De **voorzitter**: We gaan naar het laatste hoofdstuk: het alternatieve vervoer. Er zijn veel problemen langs gekomen, maar er komt nog een probleem. Op 17 januari 2013 wordt de Fyra uit de dienst genomen. Op 3 juni 2013 maakt de NS-directie bekend te stoppen met de Fyra. De ministerraad besluit op 7 juni 2013 de NS toch een kans te geven om binnen drie maanden met een volwaardig alternatief te komen. Vond u het nu logisch dat de NS die kans kreeg, terwijl zo zichtbaar was dat de NS niet zou kunnen voldoen aan de afspraken in de concessieovereenkomst? Zonder de Fyra konden ze dat ook niet doen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: U stelt mij nu een vraag in mijn hoedanigheid van lid van de ministerraad, want ik was toen niet meer bezig met dat dossier. Ik had vernomen -- ik spreek de staatssecretaris natuurlijk weleens op ons ministerie -- dat ze voornemens waren om te stoppen met de Fyra. De vervoerder heeft zijn eigen verantwoordelijkheid om die keuze te maken; doet hij dat wel of niet? Wij hebben de concessie vooral verstrekt met het oog op naleving. Op zo'n moment zul je toch iets moeten als je reizigersvervoer wilt bieden. Ik vind het dan ook niet gek dat de

staatssecretaris zegt: dan moet u ook heel snel komen met een alternatief dat net zo goed of nog beter is dan hetgeen we hebben afgesproken; we hebben niet voor niets een contract met elkaar.

De **voorzitter**: De constatering is toch wel dat ze zich niet hadden gehouden aan afspraken en dat het zonder de Fyra ook niet zou lukken. Toch wordt er een nieuwe kans gegeven.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, dat klopt. Maar je zult ook iets moeten bieden, want anders komen we terecht in dezelfde discussie die ik had in 2010. Je kunt ook zeggen: dan had u die afspraak nooit moeten maken; gaat u maar failliet, dan doen we niets meer met die lijn. Maar vervolgens heb je dan geen product, maar wel schade.

De **voorzitter**: In hoeverre speelden de afspraken uit het onderhandelakkoord een rol?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De afspraken uit het onderhandelakkoord lagen er en waren het uitgangspunt. Dat was de laatste afspraak die was gemaakt met de NS.

De **voorzitter**: Waren er, behalve de reizigersoverwegingen die u net noemde, ook financiële overwegingen om NS nog een kans te geven?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat denk ik niet, maar dat zou u aan de staatssecretaris moeten vragen. Ik ga ervan uit dat ze gewoon moeten leveren wat in het contract staat, namelijk een gebruiksvergoeding. Ik denk dat het reizigersbelang ertoe leidt dat je probeert om tot een volwaardig alternatief te komen.

De **voorzitter**: Op 27 september 2013 komt het voorstel van de NS voor dat alternatieve vervoer voor besluitvorming in de ministerraad. Nu spreken we u dus weer aan als minister die deel uitmaakt van de ministerraad. Dat alternatieve vervoer voldoet niet aan de afspraken zoals die waren

opgenomen in de concessie. Kunnen we daarmee concluderen dat de concessieafspraken uit 2001 en de voorwaarden waaronder HSA in 2012 met het vervoer startte, in de prullenbak zijn beland bij het alternatief dat uiteindelijk is gepresenteerd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het alternatief voldoet niet aan de eisen uit 2001 en ook niet aan de eisen die uiteindelijk uit het onderhandelingscontract gekomen zijn. Daar was het vervoer min of meer hetzelfde als in 2001, behalve dat er één Fyra-trein per uur minder reed, dus van vijf naar vier. Het voldeed daar niet aan.

De **voorzitter**: Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Jammer, als je terugkijkt naar zo'n heel traject. Je maakt in 2001 afspraken die in 2010 worden aangepast op basis van de financiële situatie. Dan krijg je al minder binnen dan je had gewild, maar je krijgt nog wel het product geleverd dat je had gewild, misschien zelfs nog wel beter op een aantal punten door de aanpassingen op het hoofdrailnet. Maar even later, als gevolg van andere problematiek, namelijk het materieel, krijg je minder product, minder dienst.

De **voorzitter**: Ik heb een beetje het volgende beeld. Een tegenvaller? Nu ja, we gaan maar door. Nog een tegenvaller? Oké, we gaan door. Geen trein? Oké, ga maar door. Begrijpt u dat beeld?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat snap ik heel goed. Je kunt de vraag ook andersom stellen. Wat kun je anders op zo'n moment? Bij een faillissement kun je zeggen: we doen niets en laten de organisatie failliet gaan; dat is dan fair omdat ze geen goed bod gedaan hebben. Maar als Rijk heb je dan vervolgens ook niets en als reiziger ook niet. Hetzelfde geldt natuurlijk voor mijn opvolgster. Als het materieel volgens de vervoerder zelf niet voldoet, zul je toch moeten bekijken wat je dan doet. Zeg je dan: dan rijdt u niet meer, maar betaalt u wel de gebruiksvergoeding en heb ik als Rijk in ieder geval

geen financieel probleem? Maar dan heb je nog steeds het probleem van de reiziger. Je zult dus toch iets moeten.

De **voorzitter**: In hoeverre was het voor alle partijen -- de NS, uw ministerie en Financiën -- van belang dat NS toch gewoon die concessie hield? Iedere keer presteert men niet, gedurende een heel lange periode. Het vervoer wordt niet wat we hadden afgesproken, maar de concessie gaat gewoon door.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Voor mij is nooit een reden geweest dat de NS de concessie moest hebben. De NS had de concessie, zowel ...

De **voorzitter**: En wat ze ook deden, ze behielden die.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: ... voor de hsl als het hrn. Volgens mij waren er ten aanzien van het hrn afspraken gemaakt dat dat bij NS terecht zou komen. Over de hsl kon je discussie hebben. Het is mijn keuze geweest om die bij NS te laten, om financiële redenen en om redenen van betrouwbaarheid. Dat kan ik ook motiveren, ondanks het feit dat dat politiek gezien helemaal geen aantrekkelijke keuze was. Verstandig gezien was dat voor het Rijk en de Staat uiteindelijk wel het beste.

De **voorzitter**: Maar we mogen wel vaststellen dat hoewel de NS/HSA nooit aan de concessie heeft voldaan, die niet in gevaar is gekomen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De hsl-concessie?

De **voorzitter**: Ja, en uiteindelijk zelfs de hele concessie, met het hoofdrailnet erbij.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nu ja, dat kunt u niet zo stellen. Bij het onderhandelakkoord, waarbij de hsl-concessie is opengebroken -- die is gestopt en is vervolgens in 2015 met de hrn-concessie geïntegreerd -- hebben ze daar wel een prijs voor moeten betalen door allerlei extra

activiteiten te leveren in het hoofdrailnet. Ze hebben nog steeds een bedrag moeten betalen dat flink hoger lag dan wat de marktwaarde voor de hsl op dat moment was, namelijk 101 in plaats van 60 miljoen. Ik zou niet willen zeggen dat we ze iets cadeau hebben gegeven. Maar ze hebben inderdaad wel minder geleverd dan ze ooit beloofd hadden.

De **voorzitter**: Hoe lag het alternatief vervoer in het kabinet? Er komt een plan: dit wordt geleverd. Was iedereen daar gelukkig mee?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan mij niet meer herinneren of alle collega's daar tevreden over waren. Volgens mij zijn er wel veel debatten over geweest, eigenlijk hetzelfde soort debat als het debat dat wij nu hier met elkaar ...

De **voorzitter**: Kunt u wat meer inkleuring geven? Het is immers niet zo heel lang geleden.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat probeer ik te doen. Het was hetzelfde soort debat als het debat wij nu hier met elkaar hebben. Collega's -- maar ik weet niet meer welke collega's -- ...

De **voorzitter**: Wij hebben een verhoor; wij hebben geen debat.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt, maar dezelfde discussie die we nu hier in dit verhoor hebben, hadden we ook met collega's: is het wel fair dat zij de mogelijkheid krijgen om met een alternatief te komen en is het alternatief wel volwaardig? Het ging om dat soort discussies.

De **voorzitter**: Waren er bewindspersonen die het alternatief niet volwaardig vonden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat weet ik echt niet meer. Ik weet niet welke collega's daar wel of niet iets over hebben gezegd. Ik weet dat er discussie was. Ik kan ook niet feitelijk citeren uit de ministerraad.

De **voorzitter**: Nee, dat doen we ook niet.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet het gewoon niet. Ik weet wel dat er discussie is geweest. De discussie die wij uiteindelijk natuurlijk hebben gevoerd was: wat is het beste om te doen? Wij hebben gezegd dat het accepteren van dit volwaardige alternatief uiteindelijk het beste om te doen was.

De **voorzitter**: En uiteindelijk was iedereen het ermee eens om het "een volwaardig alternatief" te blijven noemen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan me niet herinneren dat we een discussie over de naam hebben gehad.

De **voorzitter**: Maar vonden uw collega's het een volwaardig alternatief?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ongetwijfeld zullen er mensen zijn geweest die hebben gezegd: het is een gok en het is nooit zo goed als in het verleden. Dat is hetzelfde als wat ik nu ook zeg: het is niet zo mooi als wat in 2001 was afgesproken.

De **voorzitter**: In hoeverre hebben de coalitiebelangen daarbij een rol gespeeld?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet, denk ik. Wat bedoelt u?

De **voorzitter**: U gaf aan dat er een discussie was, omdat het alternatief misschien niet voor iedereen meteen volwaardig was. Daar had u een debat over. De vraag is of de coalitiebelangen daarbij een rol speelden. Of werd er misschien gesteld: jongens, moet het allemaal met stoom en kokend water of kunnen we dit uitstellen om het beter te kunnen wegen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Volgens mij is het echt een inhoudelijke discussie geweest. Ik weet ook niet of je moet zeggen dat het alternatief niet volwaardig was; het voldoet gewoon niet aan de eisen uit 2001. Er is dus gewoon een verschil met wat er geboden wordt.

De **voorzitter**: Het was niet het beoogde vervoer.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Precies. Ik weet alleen dat door mijn opvolger hard is onderhandeld over het volwaardige alternatief. Ik weet ook wat ik zelf heb gedaan toen HSA op omvallen stond, maar er is geen discussie geweest in de zin van: zou het kabinet wel of niet vallen over een al dan niet volwaardig alternatief?

De **voorzitter**: Dat is misschien een grote stap, maar wat was de positie van de staatssecretaris in dit debat?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Daar is geen twijfel over mogelijk: zij had de verantwoordelijkheid. Zij is bezig geweest met het oplossen van de problemen.

De **voorzitter**: Was haar positie in het geding?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, absoluut niet.

De **voorzitter**: Helemaal niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee.

De **voorzitter**: In het regeerakkoord was opgenomen dat de hoofdrailnetconcessie onderhands aan NS zou worden gegund. Heeft dat nog een rol gespeeld in het debat over de vraag wat er zou worden gedaan met de concessie en de invulling met het alternatieve vervoer?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zeker, niet zozeer bij het alternatieve vervoer -- dat weet ik niet, want dat was in de periode waarin de staatssecretaris hiermee aan de slag was -- maar wel in mijn onderhandelingen. Het was de bedoeling dat het hoofdrailnet in de volgende periode onderhands weer naar de NS zou gaan. Gelet op de Europese regelgeving die er op dat vlak gaat komen, is het waarschijnlijk de laatste keer dat dat zo kan. Bij mij heeft dus zeker een rol gespeeld dat je bij de discussie niet ook kon betrekken dat je het hoofdrailnet bijvoorbeeld nog aan anderen kon aanbesteden en met hen nog een nieuwe deal kon maken.

De **voorzitter**: Voor het alternatieve vervoer geef ik het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Ik heb een vraag vanuit het perspectief van de reiziger: wanneer krijgt de reiziger wat hem of haar beloofd was, dus 32 keer per dag vervoer naar Brussel in 93 minuten zonder reservering en voor een betaalbare prijs?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Als er een andere invulling aan wordt gegeven die daarmee vergelijkbaar is ... Ik zei zojuist al dat ik niet weet welke variant uiteindelijk is gekozen, maar ik weet dat de staatssecretaris uitgebreid met reizigersorganisaties maar ook met de Kamer heeft gesproken over de vraag wat dan volwaardig zou zijn.

Mevrouw **Vos**: We constateren dat het in ieder geval ver weg ligt van wat de afspraken waren. Met de nieuwe Benelux-plus, die er veel langer over doet, kost het veel meer tijd en met de Thalys is het veel duurder. Dat is echt heel anders dan wat in 2001 was afgesproken.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet dat het heel anders is dan in 2001, maar ik heb zojuist aangegeven dat ik niet weet welk alternatief er uiteindelijk uit is gekomen. Dat heb ik gewoon niet gevolgd. Ik zit nu in een andere rol. Ik heb het spoor niet meer in mijn portefeuille. Ik weet alleen dat er een volwaardig alternatief is. Dat is toen besproken, ook met de Kamer, en dat is

ook geaccordeerd. Volgens mij is er ook gesproken met de reizigersorganisaties. Dat kun je inderdaad niet een-op-een op elkaar leggen, maar dit is wel wat eindelijk is goedgekeurd.

Mevrouw **Vos**: U noemt het "een volwaardig alternatief", maar gezien vanuit de reiziger zou je het misschien anders noemen, hooguit "acceptabel".

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, dat kan. Je kunt er allerlei namen aan geven. Ik heb al eerder gezegd dat het niet overeenkomt met wat het was. Je kunt er een oordeel over hebben of je het beter of slechter vindt, maar nogmaals: ik wil daar eigenlijk niet in treden, want ik vind dat u die vragen aan mijn opvolgster moet stellen.

Mevrouw **Vos**: Maar kunnen we wel constateren dat NS/HSA nooit aan de concessie heeft voldaan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Heeft de reden waarom zij de concessie ondanks alles uiteindelijk mochten behouden, te maken met het feit dat zij uiteindelijk meer konden of moesten betalen dan de marktwaarde?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Met het feit dat zij meer konden betalen dan de marktwaarde. De marktwaarde was ongeveer 60 miljoen. Zij waren in staat om door integratie met het hoofdrailnet uiteindelijk tot een hoger bedrag te komen, 101 miljoen. Dat is het eerste element. Het tweede element is dat zij materieel hadden besteld en dat dus ook op korte termijn konden laten rijden en daarmee het reizigersvervoer konden bieden. Op dat moment wisten we natuurlijk nog niet dat zich daarbij uiteindelijk ook een probleem zou voordoen. De continuïteit was dus het tweede element dat heel belangrijk was: een ander had dat niet kunnen bieden.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus: een andere vervoerder had dit nooit kunnen bieden; we zaten dus gewoon vastgeklonken aan NS/HSA en bovendien konden zij meer betalen dan het eigenlijk waard was.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zij konden meer betalen doordat zij gebruik konden maken van de integratie met het hoofdrailnet, waardoor je -- meer dan een ander dat zou kunnen doen -- voordelen kunt behalen. Een ander bedrijf had niet ook het hoofdrailnet kunnen berijden en zij konden continuïteit bieden voor het reizigersvervoer. Dat waren voor mij de twee hoofdredenen. Dat maakte inderdaad dat voortgaan met hen, hoewel het een aanbestede lijn was en ik daar ook graag anderen op zou zien acteren, toch aantrekkelijker was dan met anderen in zee gaan.

Mevrouw **Vos**: U zat vast aan de NS.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nou, je zit nooit vast. Het is gewoon een keuze van mij geweest, een welbewuste keuze, die ik ook heb verdedigd in de Kamer.

Mevrouw **Vos**: Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Mevrouw Vos sloeg aan op het woordje "volwaardig"; ik ook. "Volwaardig" klinkt zo rijk; dat is een verkoopwoord. Als datgene wat er nu ligt, in de ministerraad wordt besproken, kan dat toch in de verste verte niet als een volwaardig alternatief worden gezien? Dat is toch een gek woordje daarvoor?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Laten we zeggen dat er een oplossing is bedacht voor het feit dat het Fyra-materieel door de vervoerder werd teruggetrokken, terwijl er toch treindiensten geboden moesten worden die zo veel mogelijk leken op het oorspronkelijke product. Of je dat "volwaardig" noemt of niet, is in ieder geval voor mij niet zo relevant. Er moet gereden worden; er moet iets geboden worden. Zowel de ministerraad als de Kamer moet daar ook mee akkoord gaan. Dat hebben wij allebei gedaan.

De **voorzitter**: Misschien is het woordje voor u niet zo interessant, maar als in het vooruitzicht werd gesteld dat een Thalys zestien keer op en neer vliegt naar Parijs, naar Brussel gaat en alle kanten opgaat, dat we daarnaast nog een internationale/nationale lijn hebben en dat er vervolgens nog alternatieven zijn, terwijl we nu uiteindelijk zitten met een Thalys die voor veel mensen behoorlijk prijzig is of met een heel lange omweg, waarmee je meer stations aandoet dan ooit voordat we überhaupt met die hele concessie bezig waren, is het toch een beetje gek als mensen enthousiast zeggen dat er een volwaardig alternatief is? Dan zitten we de boel toch een beetje voor de gek te houden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Als u daarop doelt, zeg ik nogmaals dat het natuurlijk gewoon niet voldeed aan wat er oorspronkelijk was afgesproken.

De **voorzitter**: Vindt u het woord "volwaardig" dan nog steeds passend?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het woord "volwaardig" is gekozen om NS ertoe te dwingen om een zo goed mogelijk alternatief te bieden.

De **voorzitter**: Om uiteindelijk, in 2021, wellicht een keer met een snelle trein van haarzelf ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Precies, want de toekomst biedt natuurlijk ook mogelijkheden om nog verbeteringen aan te brengen. Het woord "volwaardig" is dus niet als verkoopwoord bedoeld. Maar goed, u zou dat aan mijn opvolgers moeten vragen. Het is vooral bedoeld als een dwangmiddel jegens NS om ervoor te zorgen dat zij een zo goed mogelijk product levert, aangezien het ene product niet wordt geleverd.

De **voorzitter**: U gaf terecht aan dat wij niet gaan citeren uit ministerraadsstukken. Dat is een begrijpelijke redenering, maar tegelijkertijd kijken wij ook naar de rollen van de verschillende bewindspersonen. Zo kennen we bijvoorbeeld de rol van de minister van Economische Zaken, die

heel kritisch kijkt naar mededinging en aanbestedingsrechtelijke aspecten. Kunt u zich herinneren of hij misschien bezwaren zag tegen het tempo waarin het ging, of anderszins?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan me dat wel herinneren uit de periode waarin ik bezig was met het faillissement van HSA, want toen was ik natuurlijk zelf actief op dat dossier. Toen heeft de minister van Economische Zaken kritische opmerkingen gemaakt, bijvoorbeeld over aanbesteding, marktprincipes en dergelijke, maar uiteindelijk heeft wel de hele ministerraad besloten om het zo te doen.

De **voorzitter**: Hebt u het verhoor met de heer Timmer meegekregen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee.

De **voorzitter**: Hebt u helemaal niets meegekregen van de heer Timmer?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, behalve zijn bretels.

De **voorzitter**: Hij had ook andere aspecten die wellicht opmerkelijk waren. Hij zei bijvoorbeeld: aan het eind van het liedje is gewoon heel duidelijk dat de rekening linksom of rechtsom bij de Staat komt. U kent Timmer; u kunt zich dus wel voorstellen hoe hij dat zei. Ik parafraseer een beetje wat hij zei: in de kern is het altijd een verdelingskwestie. At the end of the day is het gewoon één groot spelletje met het verdelen van geld, of er nou sprake is van een concessie die omlaaggaat, zodat de begroting van V en W of van I en M wordt geraakt, of van minder winst voor de NS, waardoor de Staat als aandeelhouder minder dividend krijgt en de begroting wordt geraakt. Wat vindt u van zijn analyse?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Als het gaat om de vraag waar de financiële gevolgen komen te liggen, klopt dat voor een groot deel. Er is natuurlijk ook gewoon nog het commerciële deel van NS, dat vaak ook bijdraagt aan de niet-rendabele delen. Inderdaad komt de rest dan op de een of andere

manier terecht bij Financiën of I en M, maar uiteindelijk moet je volgens mij niet op die manier naar zo'n zaak kijken. Uiteindelijk gaat het om de vraag wat je de reiziger biedt en welke mogelijkheden je hebt om verschillende producten te bieden. Je hebt weinig mogelijkheden in Nederland, want er is maar één bedrijf dat dit vervoer over het hoofdrailnet kan doen. Wat dat betreft, moet je vooral bekijken hoe je dat gezamenlijk zo goed mogelijk doet, tegen zo laag mogelijke kosten en met een zo goed mogelijk product voor de reiziger.

De **voorzitter**: Maar ik hoor u zeggen dat de heer Timmer strikt genomen gelijk heeft. Dan zou je je kunnen afvragen of de reiziger de dupe is geworden van dat verdelingsspelletje, want het ging eindeloos lang over geld: minder concessie, superdividend. Iedere keer, jarenlang, ging het om de vraag waar de financiële druk zou worden neergelegd.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, ik heb niet het gevoel dat de reiziger de dupe is geworden van het financiële spel. Ik denk dat er bij de aanbesteding vanaf het begin een bod is gedaan dat niet gedaan had moeten worden en dat gewoon niet reëel was en dat het vervolgens lang heeft geduurd voordat het wat ontrafeld werd en goed werd bekeken hoe de puzzel eigenlijk in elkaar zat. Daarbij is het belang van de reiziger steeds juist wel voorop blijven staan, want vanuit financieel belang had je misschien wel tot andere oplossingen kunnen komen, die voor de reiziger niet aantrekkelijk waren.

De **voorzitter**: Maar u blijft bij uw idee dat de reiziger misschien ooit een volwaardig alternatief krijgt.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik hoop eigenlijk dat het alleen maar mooier en mooier wordt. We hebben de afgelopen jaren natuurlijk in vele vervoersvormen kunnen zien dat nieuwe technologie en nieuwe mogelijkheden ons uiteindelijk verder helpen, maar daar gaat het nu niet om. Het gaat erom wat wij ooit hebben afgesproken en het gaat om de vraag of we hebben gekregen wat we wilden hebben. Dat is gewoon niet het geval.

De **voorzitter**: Nee. We hebben vandaag ook een aantal duidelijke lessen gehoord die u hebt getrokken, met name een aantal punten ten aanzien van de inspectie. Daar komen we ongetwijfeld nog over te spreken. Ik denk dat wij hiermee dit verhoor kunnen sluiten.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dank u wel.

Sluiting: 17.19 uur