

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 4 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Oosthoek (opstartmanager ProRail), die wordt bijgestaan door de heer Hartkamp.

Aanvang: 16.00 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Oosthoek de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Oosthoek. Allereerst excuses voor het feit dat wij later met u beginnen dan wij u hadden uitgenodigd.

De heer **Oosthoek**: Dat gebeurt vaker bij het spoor, hè ...

De **voorzitter**: U weet 'm goed neer te zetten!

Mijnheer Oosthoek. U bent van ProRail. ProRail is onder meer verantwoordelijk voor de verdeling van de ruimte op het spoor en verzorgt de verkeersleiding. We komen nog te spreken over het onderhoud, want daarmee is iets bijzonders aan de hand. Maar u was namens ProRail verantwoordelijk voor het coördineren van het in gebruik nemen van de hsl, de hogesnelheidslijn, en dan met name voor de voorbereiding van ProRail zelf en de samenwerking met de vervoerder HSA, het speciale bedrijf dat was ingericht om het vervoer over de hogesnelheidslijn tot stand te brengen. Bij ProRail wordt dat het "opstartmanagement" genoemd, hebben wij geleerd.

In dit verhoor hebben wij vragen aan u over het in gebruik nemen van de hogesnelheidslijn en met name van de Fyra. Ik zet een klein stapje daarnaartoe. Wat was precies de rol van ProRail bij de HSL-Zuid? Daar was immers iets bijzonders ten aanzien van het onderhoud.

De heer **Oosthoek**: "Onderhoud", zegt u. Het bijzondere aan het onderhoud bij de HSL-Zuid was dat ProRail eigenlijk niet verantwoordelijk was voor beheer en onderhoud van de hogesnelheidsinfrastructuur. Die taak was door de Staat weggedelegeerd aan Infrasppeed.

De **voorzitter**: Wat was verder wél uw rol ten aanzien van de HSL-Zuid?

De heer **Oosthoek**: De overige beheertaken, het leiden van het treinverkeer en het verdelen van de capaciteit over de hogesnelheidsinfrastructuur.

De **voorzitter**: Precies die twee gerichte onderwerpen?

De heer **Oosthoek**: Precies die twee.

De **voorzitter**: U was voorzitter van het opstartteam. Kunt u vertellen wat de doelstellingen waren van dat team?

De heer **Oosthoek**: De doelstelling van het team was om in samenwerking met alle operationele partijen, dus degenen die echt iets van doen hadden met die hsl, die daar iets op te doen hadden, de verschillende vervoersproducten voor te bereiden en ervoor te zorgen dat onze onderlinge organisaties op elkaar afgestemd waren, opdat we een optimale situatie voor de reiziger zouden kunnen creëren.

De **voorzitter**: Wie zijn die partijen in dit geval?

De heer **Oosthoek**: In mijn opstartteam zaten een aantal ProRail-partijen, verkeersleiding, capaciteitsverdeling, asset management. HSA was aanwezig, de ILT was agendalid en Infrasppeed was agendalid.

De **voorzitter**: Oké. U hebt ook deelgenomen aan vergaderingen van het opvolgingscomité. Kunt u vertellen wat dat was?

De heer **Oosthoek**: Wat ik ervan begrepen heb, is het opvolgingscomité ergens in 1995 ingesteld tussen de Nederlandse en de Belgische staat om opvolging te geven aan de afspraken die tussen die twee staten zijn gemaakt om een hogesnelheidslijn te bouwen tussen de twee landen en daar ook vervoer over te gaan doen.

De **voorzitter**: Dat was het doel daarvan. Maar wie namen er precies deel aan?

De heer **Oosthoek**: In de fase dat ik erin zat?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Oosthoek**: Van Nederlandse kant was dat DGB ...

De **voorzitter**: Afkortingen doen we niet.

De heer **Oosthoek**: Neem me niet kwalijk.

De **voorzitter**: Wij moeten onszelf er ook op sturen, hoor. Een afkorting plus de toelichting, alstublieft.

De heer **Oosthoek**: Dan moet ik even goed nadenken. DGB staat voor Directoraat Generaal Vervoer of iets dergelijks. Van de Nederlandse kant nam dus DGB deel en aan de Belgische kant de federale overheid. Aan de Nederlandse kant zat ook HSA daar en aan de Belgische kant NMBS. Verder zat ProRail aan de Nederlandse kant en Infrabel aan de Belgische kant. Verder was er iemand van Buitenlandse Zaken aanwezig bij die vergaderingen.

De **voorzitter**: Kunt u iets vertellen over die vergaderingen? Wat viel u op gedurende die vergaderingen?

De heer **Oosthoek**: In het begin vergaderden we over van alles, zal ik maar zeggen, maar als ik me concentreer op de dingen waarvoor ik kwam, dan was het met name in de fase dat eigenlijk de hsl en de L4 al waren aangelegd. Ik probeerde daar de belangen van ProRail in te brengen als het gaat over de voorbereiding van vervoer en goed samenwerken met de Belgische infrabeheerder.

De **voorzitter**: En hoe ging dat in die vergaderingen?

De heer **Oosthoek**: Die vergaderingen waren voor ons vrij op afstand, moet ik eerlijk zeggen. De echte zaken deed je daar niet. Het was meer om samen met de Staat te kijken, eigenlijk een beetje integraliteit uitstralen: we staan er met zijn allen voor en daarom zijn we ook met zijn allen aanwezig. Maar de rol was niet erg groot.

De **voorzitter**: Laten we even inzoomen op een aantal belangrijke partijen. Had u het idee dat bijvoorbeeld HSA en de Belgische spoorwegen op dezelfde manier in het hele project zaten?

De heer **Oosthoek**: In het opvolgingscomité?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Oosthoek**: Ze zaten er wel voor hetzelfde, namelijk om af te spreken: wat moeten wij doen om verkeer mogelijk te maken over de hsl, met name in onze samenwerking? Maar het zwaartepunt van dat werk zat niet in het opvolgingscomité, volgens mij. Daar ging het vrij correct. Ik vond het altijd wel een beetje op afstand, maar het inhoudelijke werk gebeurde ook niet daar.

De **voorzitter**: Had u nog het idee dat er verschil was in betrokkenheid op het hele project?

De heer **Oosthoek**: In het opvolgingscomité niet.

De **voorzitter**: Nooit verschil gezien tussen de opstelling van HSA en de opstelling van bijvoorbeeld de Belgische spoorwegen? Iedereen was even gefocust, even betrokken bij het project?

De heer **Oosthoek**: Als u alleen spreekt over het opvolgingscomité: daar merkte ik niet zo veel verschil in.

De **voorzitter**: Dat klinkt alsof u het op een andere manier wel merkte.

De heer **Oosthoek**: Ja. En ik denk dat ik ook weet waar u naartoe wilt. Ik heb wel verschil ervaren. En ik heb met name verschil ervaren in het launch team. Als we daarmee bij elkaar kwamen en probeerden om de dingen af te spreken die gebeuren moesten, merkte ik wel een verschil in de mate van betrokkenheid, als ik dat zo mag zeggen, tussen de Nederlandse vervoerder en de Belgische vervoerder.

De **voorzitter**: Kleurt u dat eens in voor ons.

De heer **Oosthoek**: Tja. Gekscherend hebben we in die tijd weleens tegen elkaar gezegd: de Belgen stribbelden mooi mee. Dat zeiden we tegen elkaar omdat de intenties wel werden uitgesproken en de acties wel werden afgesproken, maar je toch het gevoel had dat er meer energie uit Nederland kwam dan uit België om ervoor te zorgen dat het daadwerkelijk allemaal operationeel werd voorbereid.

De **voorzitter**: U zei dat u wist waar ik naartoe wilde. Ik vroeg hiernaar omdat ik me afvroeg of u op enig moment zorgen had over hoe het ging.

De heer **Oosthoek**: Ik heb mij daar wel zorgen over gemaakt, in zoverre dat wij -- met "wij" bedoel ik in dit geval zowel HSA als ProRail -- heel graag goed voorbereid wilden zijn op het grensoverschrijdend verkeer. In onze plannen zat ook een integraal proefbedrijf. Dat integrale proefbedrijf vond ik erg belangrijk, dus ik vond het van belang dat ook de Belgen, zowel Infrabel als NMBS, daaraan mee zouden doen. Dan kun je namelijk beter voorspellen wat je zo meteen je grensoverschrijdende reiziger aandoet. In die zin heb ik mij wel zorgen gemaakt of we dat voor elkaar zouden krijgen.

De **voorzitter**: Had u toen een idee hoe de betrokkenheid was van een andere belangrijke speler met wie u aan tafel zat, namelijk de Nederlandse en de Belgische inspectie? Had u daarbij ook een gevoel van "hoe zit het met de betrokkenheid van verschillende partijen"?

De heer **Oosthoek**: Ik ben de Nederlandse inspectie en Belgische inspectie in het internationale verband eigenlijk niet tegengekomen, tenminste niet dat ze beide aanwezig waren. Als ik de inspecties tegenkwam, vanuit mijn positie, had ik niet het gevoel dat daar een verschil in belang zat. Wel een verschil in aanpak, maar niet een verschil in belang.

De **voorzitter**: Oké. En ook geen verschil in betrokkenheid?

De heer **Oosthoek**: Nee.

De **voorzitter**: Oké. Ik zie dat mevrouw Bergkamp geen aanvullende vragen heeft. Dan geef ik het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Wat was er dan voor verschil in aanpak tussen de Nederlandse inspectie en de Belgische?

De heer **Oosthoek**: Het verschil dat ik gezien heb, dus wat ik in vergaderingen meemaakte, is dat voor mijn gevoel de Belgische inspectie zich wat meer met de details bezighield en dieper op bepaalde zaken inging. Maar dat kan ook te maken hebben gehad met het punt dat daar iemand zat

die heel veel verstand heeft van ERTMS; dat heb ik nooit helemaal helder kunnen krijgen. De Nederlandse inspectie gedroeg zich op haar manier, zoals we ook gewend zijn.

De heer **Elias**: Wat vindt u eigenlijk beter, als u ernaar kijkt?

De heer **Oosthoek**: Daar heb ik geen oordeel over. Ik heb het gezien en geconstateerd dat het zo was. Ik vond het eigenlijk wel grappig. Het is leuk: je spreekt dezelfde taal en toch doe je de dingen anders.

De heer **Elias**: Goed.

ProRail had daarnaast ook nog een rol bij de toelating door de inspectie van de Fyra op het spoor. Op 6 juli 2012 heeft de inspectie de Fyra toegelaten tot het Nederlandse spoor. Daarbij had ProRail een adviesrol. Op enig moment heeft ProRail formeel bezwaar gemaakt bij de inspectie tegen het voor onbepaalde tijd verlenen van de vergunning. Voor zover wij begrijpen uit de stukken, was ProRail er wel voor om die vergunning te verlenen -- dat even nadrukkelijk gesteld -- maar dan voor bepaalde tijd. Eerst even inhoudelijk: waarom was dat?

De heer **Oosthoek**: Dat was omdat wij dertien non-conformities hebben gevonden, als ik die Engelse term mag gebruiken, in de

De heer **Elias**: Nee, dat mag u niet.

De heer **Oosthoek**: Dat mag ik niet. Nou, "niet-conformiteiten" dan. Zaken niet-zijnde conform de ERTMS-specificaties.

De heer **Elias**: Afwijkingen ...

De heer **Oosthoek**: Afwijkingen van de ERTMS-specificaties.

De heer **Elias**: ... van zo'n serieuze aard dat erop zou moeten worden ingegrepen. Mag ik dat zo vertalen?

De heer **Oosthoek**: Ons oordeel is geweest dat ze alle dertien afzonderlijk bezien niet-veiligheidsrelevant waren, omdat er voor iedere afwijking ook een mitigerende maatregel te bedenken was. Alleen kwamen die mitigerende maatregelen voor een groot gedeelte op het bord van de machinist terecht. Wij maakten ons er zorgen over dat als je veel maatregelen op het bord van een mens stapelt, deze een keer in de positie komt dat hij fouten gaat maken. Dat wil je natuurlijk altijd voorkomen, maar zeker in onze business. Daar zat ons belang in om de druk op de producent van ERTMS zo hoog mogelijk te hebben, zodat die snel die niet-conformiteiten ging oplossen.

De heer **Elias**: U zei dat er dertien waren. We gaan ze niet allemaal af, maar noemt u eens twee belangrijke niet-conformiteiten die wij ook kunnen begrijpen en waarvan een machinist last zou kunnen hebben, zeker als er nog tien van zijn, waardoor u, alles bij elkaar opgeteld, zei: dit is toch niet verstandig.

De heer **Oosthoek**: Ik snap ze zelf bijna niet, maar ik heb er een stuk of twee laten uitzoeken. Eén voorbeeld is als volgt. Normaal gesproken bewaakt het systeem of ATB (automatische treinbeïnvloeding) is ingeschakeld dan wel defect is. In dit geval werkte dat niet. De opdracht aan de machinist was: voordat je met je trein gaat rijden, moet je even in de gaten houden of ATB wel werkt. Dat is een voorbeeld dat ik u kan geven. Een ander voorbeeld is van een andere aard. "Kopmaken" betekent dat je de andere kant van de trein gaat gebruiken, oftewel dat je de trein keert. De machinist moet dan van de ene cabine naar de andere. Een van de maatregelen die niet werkte, nummer 9 was dat, hield in dat die cabine in de "sleepy mode" was. De machinist moest die dan totaal wakker maken. Dat kost tijd en dat is jammer. Als je bijvoorbeeld een heel korte kering hebt, geeft dat al gauw vertraging.

De heer **Elias**: Allemaal van dat soort dingen.

De heer **Oosthoek**: Daar waren er een stuk of dertien van.

De heer **Elias**: Op zich waren ze niet onoverkomelijk, maar bij elkaar genomen toch net iets te veel voor één mens om te oordelen: daar kun je jarenlang gewoon mee doorrijden. Daarom was het oordeel dus: alleen voor bepaalde tijd?

De heer **Oosthoek**: Wat wij hoopten ... Kijk, wij vinden bij ProRail dat datgene wat je in de techniek kunt oplossen, je niet op het bureau van een mens moet leggen. Het wordt steeds ingewikkelder. Die treinen zijn ondertussen rijdende computers. Je moet dus zo veel mogelijk geautomatiseerd laten afwerken. Wij hebben er een probleem mee om dat af te wentelen op de mens. We hadden in dit geval onvoldoende aanleiding om te zeggen "weet je wat, we gaan er gewoon voor liggen", want als je die dingen afzonderlijk bekeek en zelfs als je ze optelde, konden ze voor bepaalde tijd best. Maar ja, hoe langer je ze laat duren, hoe groter de kans dat er eens iemand in het scenario terechtkomt waarin hij een fout maakt. En dat wil je gewoon niet.

De heer **Elias**: Zeker. De commissie doet onderzoek naar de feiten. Vandaar dat ik voor alle duidelijkheid nog even de volgende vraag stel. De bezwaren van ProRail hadden dus niets te maken met de winterproblemen waardoor de Fyra uiteindelijk uit de dienst is genomen?

De heer **Oosthoek**: Nee.

De heer **Elias**: Hoe is de afhandeling van het bezwaar verder verlopen?

De heer **Oosthoek**: Onbevredigend, wat ons betreft.

De heer **Elias**: Vertel.

De heer **Oosthoek**: Wij hebben, ik geloof op 20 juli, die bezwaarbrieven geschreven. Uiteindelijk is die behandeld op 17 januari. Dat is toevallig net de datum waarop ook de Fyra uit de dienst werd genomen, maar ik denk niet dat daar een oorzakelijk verband is. Op 7 februari kregen wij te horen dat ons

bezwaar onontvankelijk werd verklaard. Tja, dan ben je ... Dan is het ... Dat betekent dus dat de ILT zegt: fijn dat je bezwaar hebt ingebracht, maar wij doen er op dit moment even niets mee.

De heer **Elias**: Wat was het argument van de inspectie?

De heer **Oosthoek**: Het argument was dat wij niet gerechtigd waren om dit bezwaar in te brengen.

De heer **Elias**: Daarvan heeft ProRail in ieder geval toen gezegd: nou ja, daar kunnen we het mee oneens zijn, maar we laten het verder zitten.

De heer **Oosthoek**: Weet u, op dat moment was de V250 ook al even niet meer in dienst. Plus dat wij wisten dat er nog softwarewijzigingen zouden worden doorgevoerd op de V250. Wij hadden de hoop en de verwachting dat deze ERTMS-punten in die softwarewijziging zouden worden meegenomen. Wij zagen daarom op dat moment geen aanleiding om bezwaar aan te tekenen tegen het niet-ontvankelijk verklaard zijn.

De heer **Elias**: Dus toen heeft ProRail het verder maar gelaten.

De heer **Oosthoek**: Toen hebben we het er voor dat moment bij gelaten, ja.

De **voorzitter**: Ik heb daar nog wel een vraag over. We spraken zojuist even over de taken van ProRail. Waren het nou typisch dingen om je vanuit ProRail zorgen over te maken? U gaat over de verkeersleiding, behalve op de hsl, over onderhoud en over de infrastructuur. Maar u komt met een opmerking dat u zich zorgen maakt over de machinisten. Was er niet iemand anders die dat eigenlijk had moeten roepen?

De heer **Oosthoek**: Misschien dat ook iemand anders het had moeten roepen, maar wij bij ProRail vinden dat wij dit wel mogen roepen. Wij werken namelijk samen in een vervoerssysteem. Een machinist is een mens die daarin werkt, maar die ook samenwerkt met de treindienstleider, ook een

mens. Ook die krijgt soms extra dingen op zijn bordje omdat systemen niet goed werken. Samen kunnen zij in een operationele situatie komen waarvan je zegt: nu gaan mensen fouten maken. En dat willen we gewoon niet. Of het dan de machinist is of de treindienstleider; wij denken gewoon aan het totaal en niet alleen aan onszelf.

De **voorzitter**: Nee, maar dat bedoel ik ook niet. Het was juist een verfrissende insteek van u, dat u daar de nadruk op legde. Maar hebt u van andere kanten niet dezelfde bezwaren zien komen?

De heer **Oosthoek**: Op deze dertien niet-conformiteiten? Nee. Dat heb ik niet gezien.

De **voorzitter**: Wat mij ook bezighoudt, is het volgende. Wij hebben echt heel veel moeten studeren op al die beveiligingssystemen en alle afkortingen. Blijkbaar kan het echter toch zo zijn dat je ondanks die enorme complexe techniek op veiligheid, uiteindelijk toch weer terugkomt bij de mensen die in zo'n cabine zitten en die de trein veilig moeten maken. Dat is dan dus juist een zorg.

De heer **Oosthoek**: Nou ja, goed, als je ervoor kiest om niet aan alle voorwaarden voldaan te hebben terwijl er toch gereden moet worden, dan moet je er mitigerende maatregelen bij verzinnen. In de praktijk is het toch vaak zo dat als de techniek het even niet kan, er niet zo veel meer overblijft. Dan doe je het bij de mens die achter in het systeem zit.

De **voorzitter**: Ja, maar het is wel bijzonder dat deze trein juist is bedacht met al die enorme veiligheidsmaatregelen, en dat u op dat moment toch moet zeggen dat het uiteindelijk terechtkomt bij een bijna overvraagde machinist, en dat er dus maar een tijdelijke vergunning moet worden gegeven.

De heer **Oosthoek**: Wat wij gedaan hebben, is conform datgene wat wij mogen en wat wij moeten: ons advies geven. Wij moeten dat oprecht doen,

dus wij bekijken punt voor punt: wat is de invloed daarvan en is het voor ons acceptabel? Wij konden voor deze punten afzonderlijk niet zeggen dat we het niet goed genoeg vonden. Daar hadden we te weinig argumenten voor. Dus hebben wij gedaan wat wij hebben gedaan. Dat we daar niet echt blij mee waren en dat de reactie daarop ook niet echt was wat wij hadden gehoopt, blijkt wel uit het feit dat we uiteindelijk bezwaar hebben gemaakt.

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Elias**: Had HSA dat zelf moeten doen, vindt u?

De heer **Oosthoek**: Wij hadden de rol om ons advies te geven. Ik weet niet wat HSA had moeten doen. HSA heeft wel kunnen constateren dat deze maatregelen in het handboek van de machinist terecht kwamen. Dan mag ze haar eigen oordeel hebben over de vraag of ze dat acceptabel vindt of niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Oosthoek, we hebben natuurlijk een aantal vragen over dat integrale proefbedrijf (ipb).

De heer **Oosthoek**: Dat hoopte ik al, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Eind 2011 maakt HSA plannen om een integraal proefbedrijf uit te voeren, voorafgaand aan de start van de dienst Amsterdam-Brussel in december, en misschien zelfs Amsterdam-Rotterdam in september. Wat is een integraal proefbedrijf eigenlijk? Waar is het voor bedoeld?

De heer **Oosthoek**: Als ik het kort zeg, is een integraal proefbedrijf bedoeld om vast te stellen onder welke omstandigheden je zo meteen commercieel vervoer start en of dat acceptabele omstandigheden zijn. Oftewel: kunnen we met elkaar, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, een goed vervoersproduct neerzetten, oftewel de reiziger bedienen? Dat is waar we een integraal proefbedrijf voor houden. Ik heb gisteren de term "generale repetitie" gehoord; ik vond dat wel een mooie.

Mevrouw **Bergkamp**: Een generale repetitie zonder reizigers?

De heer **Oosthoek**: Je begint zonder reizigers. Maar ook cabaretiers doen weleens een try-out met reizigers.

Mevrouw **Bergkamp**: Met publiek, met familie.

De heer **Oosthoek**: Dat mag in een ipb ook.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw definitie is dus dat het een soort test is om te bekijken of je onder acceptabele omstandigheden een dienst kunt uitvoeren.

De heer **Oosthoek**: Ja, maar wij gaan wel uit van een aantal uitgangspunten. Wij gaan ervan uit dat de situatie is zoals die zo meteen zal zijn. Wij zeggen dus dat je pas een ipb kunt doen als de infra oké is, als het materieel oké is, als de capaciteit -- zeg: de dienstregeling -- oké is en als het personeel oké is, oftewel als de mensen zijn opgeleid. Dát zijn de omstandigheden waaronder je een representatief integraal proefbedrijf kunt doen. Als er aan een van die voorwaarden niet wordt voldaan, wordt het wel ingewikkeld om een heel zuivere voorspelling te kunnen doen van waar we zo meteen zullen staan.

Mevrouw **Bergkamp**: En je doet het, het doel is, om vast te stellen of je op een acceptabele manier van start kunt gaan.

De heer **Oosthoek**: Ja. Een voor de reiziger acceptabele manier.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor de reiziger.

De heer **Oosthoek**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Kijkt u daarbij ook naar technische zaken?

De heer **Oosthoek**: Nee. Dat is de reden waarom ik net wat uitvoerig zei dat wij kijken of materieel oké is, infra oké is. Oftewel, wij gaan ervan uit dat er voldaan is aan de basisvoorwaarden om überhaupt een trein te kunnen rijden. Eén voorbeeld: wij kijken dus niet of de trein goed is. Wij gaan ervan uit dat de trein goed is op het moment dat we een ipb doen. Hetzelfde geldt voor de infrastructuur.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ik heb wel gelezen in een aantal van de adviezen -- wij gaan er straks nog uitgebreider op in -- dat in ieder geval beschreven staat dat er zorgen zijn over de betrouwbaarheid van het materieel.

De heer **Oosthoek**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat valt er wel onder? Om een inschatting te maken?

De heer **Oosthoek**: Idealiter gebruik je een integraal proefbedrijf om vast te stellen: zijn we er klaar voor? Je zou dan dus willen dat je in je ingebruiknameadvies een "go/no go"-advies kunt geven. Dan werkt het echt, zal ik maar zeggen. Dan kun je op een gegeven moment zeggen: "Weet je, doe het nog effe niet, want die dingen zien we in de infrastructuur, die dingen zien we in het materieel, die dingen zien we in de samenwerking van die twee. Wij schatten in dat dat een dusdanig punctualiteitsniveau of uitvalniveau geeft, dat het niet acceptabel is."

In het geval van de V250 was het natuurlijk iets anders. Nou, niet "iets anders"; het was gewoon anders. Het besluit was namelijk al genomen om de V250 te gaan inzetten, ondanks het feit dat we nog niet konden zeggen: materieel oké. Dan wil je tóch een integraal proefbedrijf doen, want je wilt tóch proberen te voorspellen in wat voor omstandigheden je zo meteen je reizigers gaat vervoeren. Als je die omstandigheden kent, kun je bekijken of je er mitigerende maatregelen bij kunt treffen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het doel van zo'n integraal proefbedrijf is idealiter om vast te stellen: zijn we er klaar voor? Dat kon nu niet omdat er al een deadline was vastgesteld, namelijk het moment om van start te gaan. Maar

op zich is het doel wel om te kijken naar alles wat erbij hoort om te bepalen of we er klaar voor zijn. Daar hoort dan ook bij "materieel oké".

De heer **Oosthoek**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar omdat u net aangaf dat het materieel niet oké was, is dat iets waar niet specifiek verder nog naar gekeken is. Uw uitgangspunt was: het materieel is oké.

De heer **Oosthoek**: Normaal gesproken is het uitgangspunt: materieel is oké. In dit geval wisten we dat het materieel niet oké was, dus hebben we wel degelijk gekeken wat het effect was van het feit dat het materieel niet oké was. Vandaar dat er in de ingebruiknameadviezen redelijk werd gehamerd op de punten die met name de uitval van het materieel beïnvloeden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus in plaats van "zijn we er klaar voor?", zegt u: kijkend naar de specifieke situatie van de Fyra is het acceptabel om van start te gaan. Dat is de insteek geweest.

De heer **Oosthoek**: (knikt bevestigend).

Mevrouw **Bergkamp**: Is zo'n proefbedrijf gebruikelijk? Is het iets wat verplicht is?

De heer **Oosthoek**: Nee, het is niet verplicht. Ik zou willen dat het verplicht was. Het is niet gebruikelijk. Ik heb het zelf bedacht. Toen mij in 2007 werd gevraagd om opstartmanager te worden voor de hsl, dacht ik: ergens moet je toch kunnen voorspellen wat er zo meteen gaat gebeuren? Met name omdat de hsl en hogesnelheidsvervoer en grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer in Nederland en België toen nog helemaal nieuw waren, dacht ik: we hebben een instrument nodig om dat allemaal te kunnen voorspellen. Toen heb ik het ipb bedacht. Het is dus niet verplicht, maar het is wel erg handig.

Mevrouw **Bergkamp**: Wordt het nog steeds toegepast?

De heer **Oosthoek**: Het leuke is dat wij een integraal proefbedrijf hebben gedaan samen met Arriva voordat die van start ging met zijn concessie in december 2012. Het wordt dus vaker gebruikt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het wordt vaker gebruikt en u bent de bedenker. Was het geplande integraal proefbedrijf voldoende omvangrijk? Was het plan dat er lag goed?

De heer **Oosthoek**: Het plan was goed. Het is alleen niet uitgevoerd. Nee, het was niet omvangrijk genoeg.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het plan zelf wel? Het plan zelf was voldoende omvangrijk en voldeed aan ...

De heer **Oosthoek**: Wij hebben ... Sorry dat ik u onderbreek. Wij hebben in april 2012 een plan voor het integraal proefbedrijf voor de V250 gemaakt. Toen hebben we gezegd dat als je zo meteen iets zinvols wilt kunnen zeggen over punctualiteit en uitval, je toch wel ervoor moet zorgen dat je zo'n 200 ipb-ritten hebt gemaakt. Dat betekent dat dat ritten zijn die aan alle voorwaarden voldoen die ik net genoemd hebt, zodat we daar echt een beeld uit kunnen halen. Die 200 ritten hebben we in de praktijk niet gehaald. We hebben wel 200 ritten gehad, maar geen representatieve ritten, waardoor we een toch vrij vaag advies moesten geven.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan daar straks nog uitvoerig op in, in dit verhoor. Waren er concrete doelstellingen verbonden aan het ipb, zoals prestatie-indicatoren over betrouwbaarheid of uitval?

De heer **Oosthoek**: Ja. Er zijn afspraken gemaakt tussen de concessieverlener en de concessiehouder over wat de prestatie zo meteen moest zijn. Wij wilden kijken of die afspraken qua punctualiteit en uitval haalbaar waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus ze stonden niet in het plan, maar het was eigenlijk ... Je kijkt naar de concessieovereenkomst en dat is wat je wilt bereiken met je proefbedrijf.

De heer **Oosthoek**: Dat is wat je je reiziger gaat beloven, zo meteen. Dan wil je toch zien of je dat kunt halen en wat je kunt doen om dat te halen.

Mevrouw **Bergkamp**: Stond in dat integraal proefbedrijf ook een plan om een integraal proefbedrijf in België uit te voeren?

De heer **Oosthoek**: Dat konden wij vanuit Nederland natuurlijk niet zeggen. Wij hebben geprobeerd om dat voor elkaar te krijgen, maar we konden het niet opleggen. Überhaupt konden we niets opleggen, want we hadden helemaal geen wettelijke grond om een proefbedrijf af te dwingen. We hebben als Nederlandse partijen onderling afgesproken: laten we het doen en laten we proberen om onze Belgische collega's daarin mee te krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wilden de Belgische collega's dat?

De heer **Oosthoek**: Ze wilden wel, maar het is niet gebeurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom is dat niet gebeurd?

De heer **Oosthoek**: Dat kan ik niet helemaal inschatten. In ieder geval was de toegang tot België voor de V250 vrij laat. Ik geloof dat die pas in augustus daar een inzetvergunning heeft gekregen. Toen waren we al aan de late kant om daar een echt uitgebreid integraal proefbedrijf te doen. Er zijn toen wel ritten gemaakt, maar we kregen het niet meer voor elkaar om hele analyseafspraken met elkaar te maken en een mechanisme te krijgen waarmee we na iedere rit met elkaar konden bekijken hoe die gelopen was, wat we daarvan konden leren en wat we de volgende keer beter zouden doen. Dat is er niet meer van gekomen. Vandaar ook dat wij uiteindelijk een ingebruiknameadvies hebben moeten schrijven waarin nadrukkelijk op de

voorkant staat dat het alleen maar geldt voor het Nederlandse deel. Ik vind dat nog steeds jammer.

Mevrouw **Bergkamp**: Een integraal proefbedrijf is dus niet uitgevoerd naar België. Dat is er niet van gekomen.

De heer **Oosthoek**: Er hebben wel integraalproefbedrijftreinen gereden naar België.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren die ritten representatief?

De heer **Oosthoek**: Nee. De meesten daarvan waren helaas niet representatief.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel kort samen. U bent de bedenker van het proefbedrijf. Dat is niet verplicht; het is wel iets wat nog steeds wordt gebruikt. Het doel is om vast te stellen of we er met elkaar klaar voor zijn. Omdat in dit geval er een duidelijke deadline was om van start te gaan, kon het doel van de "go/no go" niet worden bereikt met dit proefbedrijf. Het proefbedrijf moest echter wel aangeven of het acceptabel was om van start te gaan.

De heer **Oosthoek**: Wat wij in ons advies gedaan hebben, als ik dat mag aanvullen, is dat wij getracht hebben te voorspellen wat de startomstandigheden zouden zijn. Over de vraag of dat acceptabel is, heb ik wel een mening, maar wat ik daarvan vind, is niet zo belangrijk. Wat het management daarmee doet, is belangrijker. In dit geval zijn het anderen die besluiten of je in zo'n geval wel of niet gaat rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap wat u zegt. We gaan straks nog wat dieper in op de ingebruiknameadviezen, omdat daar soms toch wel wat duidelijker een richting wordt aangegeven.

Over België zegt u dat het wel de bedoeling was om een integraal proefbedrijf te hebben en dat er wel wat ritten zijn geweest, maar dat die niet echt representatief waren.

De heer **Oosthoek**: Die waren helaas niet representatief genoeg.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat zijn daar dan de consequenties van?

De heer **Oosthoek**: De consequentie is dat wij van de Nederlandse kant niet konden voorspellen hoe de treinen in België zouden rijden. Maar dat waren we sowieso al niet van plan. Wij zouden dat vanuit de Nederlandse kant ook nooit hebben opgeschreven. Wel hadden wij gehoopt dat we met de Belgen de afspraak hadden kunnen maken dat zij hun deel zouden opschrijven en wij dan het onze. Het had dan bij de grens bij elkaar moeten komen. Dat moet dan toch kloppen. Maar we hadden er gewoon geen inzicht in hoe het in België zou gaan lopen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar op het moment dat je geen volwaardig integraal proefbedrijf uitvoert naar België, betekent dat dat er een vraagteken blijft, dat je niet weet hoe die trein het gaat doen van Nederland naar België. En dat is toch volgens mij vrij essentieel als het gaat om beveiliging, ERTMS. Dat heb je dan niet lekker getest.

De heer **Oosthoek**: Nou, technisch ging die trein de grens wel over en kwam hij ook wel weer terug, gelukkig.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat mis je?

De heer **Oosthoek**: We wisten wel hoe de trein het zou doen op het Nederlandse deel: krijgen we hem op tijd bij de grens en wat kan ons daarbij hinderen? Ook konden we wel voorspellen hoe we ermee om zouden gaan als hij uit België kwam en wat we ermee konden als hij vertraagd of minder vertraagd kwam. Alleen wat hij in België zelf zou doen, konden we niet

voorspellen. Maar wat het voor ons --"ons" is dan Nederland -- zou betekenen, daar hebben we wel geprobeerd om inzicht in te krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar je wilt graag dat je reizigers een betrouwbare reis maken van Amsterdam naar Brussel.

De heer **Oosthoek**: Ja, we laten ze niet uitstappen voor de grens ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het is wel een gemiste kans dat je dat deel niet volwaardig getest hebt.

De heer **Oosthoek**: Ja, dat is ontzettend jammer.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kijk even naar de voorzitter.

De **voorzitter**: U gaf aan dat u in 2007 bent begonnen met dit plan om een integraal proefbedrijf te doen. Heb ik dat goed begrepen? Betekent dat dat u toen die voorwaarden had bedacht die u net noemde en dat, eigenlijk in tegenstelling tot uw verwachtingen, al meteen niet aan de voorwaarden was voldaan dat het materiaal in orde moest zijn?

De heer **Oosthoek**: Als wij hier spreken over de V250: die komt natuurlijk pas later in beeld. Op het moment dat wij het proefbedrijf voor de V250 begonnen voor te bereiden, hadden we al aardig beeld dat het waarschijnlijk krap zou worden of we een vinkje konden zetten in het boxje van "materieel oké". We hadden nog wel steeds de verwachting dat die trein in ieder geval medio 2012 ter beschikking zou komen en dat we ermee zouden kunnen gaan rijden.

De **voorzitter**: Toen u in 2007 nadacht over de vraag "hoe kunnen we bezien hoe die trein zich verhoudt; hoe het allemaal gaat", hebt u die voorwaarden opgeschreven. En op het moment dat het proefbedrijf begon, wist u al dat aan een van de belangrijke voorwaarden niet was voldaan.

De heer **Oosthoek**: Voor de V250 begonnen we dat beeld wel te krijgen. Maar om het beeld even compleet te maken: we hebben ook daarvoor integrale proefbedrijven gedaan, bijvoorbeeld voor de start Amsterdam-Rotterdam, die in september 2009 is gaan rijden. Wij hebben dus ook gewoon gefaseerd gewerkt. Dus in 2007 heb ik niet zo over die V250 nagedacht.

De **voorzitter**: We hebben net een verhoor gehad met de heer Siebers. Hij gaf aan dat bij de planning van het proefbedrijf men er al rekening mee hield dat een deel van de ritten sowieso zou uitvallen. Wist u dat?

De heer **Oosthoek**: Jawel. Dat wist ik wel. Ik noemde net een getal: je zou 200 ritten moeten maken. In het plan staat eigenlijk: we hebben in ieder geval écht 100 representatieve ritten nodig, dus laten we nou maar uitgaan van 200 ritten, dan hebben we nog een beetje marge. Dat is in de praktijk altijd zo; om allerlei redenen gaat een rit een keer niet door en dan moet je ervoor zorgen dat je nog wat ruimte overhoudt.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar uw eerste ingebruiknameadvies, het voorlopige ingebruiknameadvies van 8 augustus 2012. Daarin staan eigenlijk de eerste bevindingen van het integraal proefbedrijf over de verbinding Amsterdam-Brussel. Volgens mij was dit iets wat u samen met HSA opstelde. Of indiende. Of besprak. Is het echt iets van ProRail of een coproductie?

De heer **Oosthoek**: Het is echt een coproductie. Zo is het ook bedoeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Echt een coproductie.

De heer **Oosthoek**: Er staan ook twee logo's boven, zowel dat van ProRail als dat van NS Hispeed. In principe is het zo dat we een gezamenlijk ingebruiknameadvies geven, maar we zeggen iets over onze eigen kant. Want wie ben ik om een oordeel te hebben over de dingen van HSA en waarom zou HSA een oordeel hebben over de ProRail-dingen? Maar in ons

opstartteam werkten we daarin samen en maakten we samen dat ingebruiknameadvies. Vandaar dat er twee logo's boven staan en twee handtekeningen onder.

Mevrouw **Bergkamp**: En die ingebruiknameadviezen waren ten behoeve van? Van HSA zelf of ging het ook nog naar de NS-directie?

De heer **Oosthoek**: Oh, dat laatste weet ik niet. HSA leverde aan zichzelf, die zat in het opstartteam. Hoe ze dat intern hebben doorgeleid, weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt het verder ook niet doorgeleid?

De heer **Oosthoek**: Niet binnen NS.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus dat liep dan via HSA.

We gaan naar het voorlopige ingebruiknameadvies van 8 augustus 2012. Wat waren daarin de belangrijkste bevindingen en adviezen?

De heer **Oosthoek**: Dat was eigenlijk een heel vervelend ingebruiknameadvies, want eigenlijk zeiden we: we kunnen hier verrekte weinig voorspellen; we kunnen geen realistische voorspelling doen van de punctualiteit. Dat hebben we ook gewoon niet gedaan. Op basis van datgene wat we tot dan toe gezien hadden -- dat cijfer is wel door HSA gemaakt -- konden we wel zeggen dat het inzetpercentage van de V250 ergens tussen de 20% en 35% zou liggen en dat ze dus echt nog wel wat moesten doen om meer zicht te krijgen op wat er per 9 december zou gaan gebeuren. Omdat we nog zo weinig wisten, was ons advies er dus eigenlijk op gericht om ervoor te zorgen dat we meer zouden gaan weten: ga alsjeblieft representatieve integraalproefbedrijffritten doen; ga aan de slag met de issues die je kent en die je voor 9 december nog opgelost kunt krijgen. We hebben er misschien wat veel bladzijdes voor nodig gehad, maar eigenlijk was dat wat we op dat moment tegen de directie zeiden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus op dat moment wist men eigenlijk te weinig, ook omdat er überhaupt te weinig testritten waren uitgevoerd.

In het advies staat onder meer: vooral de geringe inzetbaarheid van de Fyra baart zorgen. Op dat moment is een Fyra-treinstel gemiddeld tussen de 20% en 35% van de tijd inzetbaar, zoals u zojuist al aangaf. Dat is een te gering percentage om een commercieel acceptabele prestatie te leveren. Wat was wel acceptabel om een commerciële dienst uit te voeren? 20% tot 35% is inderdaad laag.

De heer **Oosthoek**: Ik moet eerlijk zeggen dat ik dat voor de materieelkant niet precies weet, dat is iets voor onze materieelkundigen. Maar het moet ongetwijfeld meer dan 25% zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, daar kunnen we ...

De heer **Oosthoek**: Later, rond december, zijn we gaan rijden. Nou ja, ik zeg "we" maar ProRail heeft natuurlijk niet gereden. Als ik mij niet vergis, hadden we toen vijf treinen ter beschikking om de dienst, tien slagen per dag, naar Brussel te kunnen rijden. Je hebt er wel iets meer nodig. Toen gingen we uit van een inzetpercentage van tussen de 50% en de 60%. Dus dan zal dat wel ongeveer het percentage van de vervoerder geweest zijn over wat je minimaal nodig hebt om een beetje representatieve dienst te kunnen rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja. Maar in ieder geval vanuit het advies van 8 augustus 2012 was de boodschap helder: er is nog veel te weinig bekend; we kunnen eigenlijk geen voorspelling doen.

De heer **Oosthoek**: Ja, in de kern kwam het daarop neer. Maar dat moet je een beetje onderbouwen, dus dan gebruik je wat meer woorden en voorbeelden.

Mevrouw **Bergkamp**: En u gaf een duidelijke aanbeveling: meer testritten.

De heer **Oosthoek**: Rijden!

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, rijden om ervaring op te doen.

Vervolgens, ongeveer drie maanden later, op 1 november 2012, brengen ProRail en HSA een definitief ingebruiknameadvies uit. Hoe beoordeelde u de voortgang? We hebben 8 augustus en vervolgens 1 november.

De heer **Oosthoek**: Als je de twee ingebruiknameadviezen naast elkaar zette, dan bleek ... We vonden dat we te weinig representatieve ritten hadden kunnen maken, dat wil zeggen ritten die echt passen in het beeld van een integraal proefbedrijf; gelukkig reden er ondertussen wel veel meer treinen, dus daar kregen we wel enig zicht op. We kregen toen het beeld: als het een beetje meezit, zou het moeten kunnen dat we zo'n 80% punctualiteit op drie minuten halen. Dus dat hebben dan ook maar opgeschreven. Maar de onzekerheid daarover was vrij groot. En wat betreft uitval kwamen we uit op ongeveer 10%, nog uitgaande van dertien slagen. Als dat tien slagen geworden zouden zijn, wat het uiteindelijk ook is geworden, dan ligt dat getal een paar procentpunten lager. Maar dat is toch nog steeds meer dan er was afgesproken, want in het contract stond geloof ik iets van 4,3%.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus er was wel voortgang; u wist wel meer.

De heer **Oosthoek**: Ja, we wisten meer.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar die voortgang was onvoldoende om echt een exacte voorspelling te doen. Daarvoor waren meer testritten nodig.

De heer **Oosthoek**: Ja. En dat is de reden dat we ook in dit ingebruiknameadvies nog zeggen: "Gebruik de resterende tijd -- je hebt nog een week of zes -- om nog zo veel mogelijk ritten te maken. Ten eerste leer je daar nog veel van en ten tweede doe je er domweg ervaring mee op. Rij nu en rij wat je rijden kunt."

Mevrouw **Bergkamp**: Op 1 november komt dat advies uit. Wat waren in die periode de grootste zorgpunten? Het gebrek aan testritten? Wat kwam er

allemaal uit dat proefbedrijf? Er waren natuurlijk wel testritten; wat bleek daaruit?

De heer **Oosthoek**: De grootste zorgpunt was toch de beschikbaarheid van het materieel. Mijn persoonlijke zorg daarbij was dat als het dan wel beschikbaar was, het ook nog eens een keer niet werd gebruikt voor het integraal proefbedrijf. Ik snap dat best, want het materieel werd gebruikt om machinisten op te leiden, wegkennis op te doen, in- en uitstappen te oefenen en monteurs te leren werken met zo'n trein. Maar persoonlijk had ik natuurlijk het liefste gehad dat dat materieel echt werd gebruikt om integraalproefbedrijffritten te rijden. Maar ja, er waren op dat moment niet genoeg treinen. De zorg bleef dus wel liggen bij de inzetbaarheid van de trein. Mijn zorg daarbij was dat we te weinig informatie vergaarden om echt een heel reëel beeld te kunnen geven van hoe het er op 9 december uit zou zien.

Mevrouw **Bergkamp**: En had u daarover ook al zorgen? 1 november is immers vrij snel op de start van de commerciële dienst Amsterdam-Rotterdam. Als je toch al zorgen hebt dat je nog niet heel veel weet, wel meer ten opzichte van 8 augustus maar nog lang niet wat je tot doel hebt, had u daar dan zorgen over?

De heer **Oosthoek**: Ik begrijp uw vraag niet precies.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag is als volgt. De eerste versie van het ingebruiknameadvies is op 8 augustus. Daarin kon u nog niet veel zeggen, want toen waren er echt nog maar heel weinig testritten geweest. Vervolgens was er op 1 november wel iets meer bekend, maar nog onvoldoende om een goede voorspelling te kunnen doen. Maar op dat moment is het wel al bijna december. Daar zit niet veel tijd meer tussen. Had u zorgen over de betrouwbaarheid van de dienst?

De heer **Oosthoek**: Wat de trein uiteindelijk ...

Mevrouw **Bergkamp**: Want in september startte de trein op het traject Amsterdam-Rotterdam. En december was al dichtbij. Naar Brussel.

De heer **Oosthoek**: Ja, dat klopt. Wij hadden wel informatie vanuit de trein Amsterdam-Rotterdam. Die cijfers hadden we ook goed bestudeerd. Daaruit zagen we dat die trein gemiddeld een redelijke punctualiteit gaf; ik geloof rond de 80%, en dat de uitvalcijfers een stabiele, mooi recht uitlopende lijn te zien gaven. We dachten daarom: oké, als de trein rijdt, dan rijdt hij wel. We zeiden gekscherend weleens tegen elkaar: als hij maar uit de garage komt, blijft hij wel rijden, dan zal hij overdag niet zomaar stilstaan. Op basis van die cijfers dachten we: je kunt dus een redelijk betrouwbare treindienst rijden, mits die trein er is. Uiteindelijk hebben we het in ons advies dus ook omgedraaid en gezegd: ga nou even niet uit van wat je wílt rijden, namelijk zestien slagen per dag, Amsterdam-Brussel, maar kijk wat je met het beschikbare materieel kúnt rijden. Dus toen hebben we gezegd: rij er dertien of tien; baseer je op de zwakste schakel in de keten, in dit geval de beschikbaarheid van het materieel, en kijk wat je dan wél kunt doen. Dit omdat we dachten: als-ie rijdt, dan rijdt-ie wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar had dat te maken met de beschikbaarheid van het materieel en dus ook de betrouwbaarheid van het materieel? U zegt "als-ie eenmaal reed, dan reed-ie". Maar reed-ie niet van de garage weer naar de garage, omdat hij na een rit weer even ...

De heer **Oosthoek**: In de tussentijd is hij vrij weinig tussendoor gestopt. Behalve wanneer wij dat wilden natuurlijk! Nee, we hadden echt het gevoel: als hij 's morgens maar wakker wordt, komt hij de dag wel door.

Mevrouw **Bergkamp**: Moest hij daarna niet meteen weer door onderhoud aangepast worden?

De heer **Oosthoek**: Geen idee. Er is onderhoudsregime voor die dingen afgesproken en dat zullen ze ongetwijfeld zo uitgevoerd hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is wel in die zin omgedraaid dat er een bepaald doel was, het aantal ritten naar Rotterdam en naar Brussel, en dat, kijkend naar de beschikbaarheid van het materieel, gekozen is voor een uitgedunde dienst.

De heer **Oosthoek**: Weet je, als het niet kan zoals het moet, moet het maar zoals het kan. In dit geval was het toch wel echt nodig, want we wisten dat het alternatief, de Benelux-trein, gewoon per 9 december uit de dienstregeling was genomen. En je wilt toch die reizigers vervoeren. Daar doe je het voor. Dan moet het maar zoals het kan.

Mevrouw **Bergkamp**: Er was dus niet meer echt een keuze om iets anders te doen; er moest gereden worden naar Rotterdam en vervolgens naar Brussel, omdat er geen Benelux-trein meer was.

De heer **Oosthoek**: Ik denk het wel. Het is mijn keuze niet, maar ik kan mij best voorstellen dat een vervoerder denkt: laten we maar gewoon vervoeren wat we kunnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook omdat u net aangaf dat de Benelux-trein er niet meer was.

De heer **Oosthoek**: Nee. Nee, dat is jammer.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus een alternatief was er niet.

De heer **Oosthoek**: Nee, dat is jammer.

Mevrouw **Bergkamp**: Was uw advies in het ingebruiknameadvies van 1 november eigenlijk niet hetzelfde, namelijk meer testritten, alles op alles? Er zit een soort herhaling in.

De heer **Oosthoek**: Ja, zo klinkt het net alsof het een heel makkelijk baantje is.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat is het niet.

De heer **Oosthoek**: Nee, dat is het niet. Daar kwam het wel op neer, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Zijn die aanbevelingen opgevolgd? U geeft elke keer, 8 augustus en 1 november, aan dat er meer testen, meer proefbedrijf nodig is. Is daar gevolg aan gegeven door HSA of de NS-directie?

De heer **Oosthoek**: Ik denk dat de projectorganisatie van HSA echt geprobeerd heeft om te rijden wat ze kon rijden, maar ze moest wel elke dag keuzes maken: gebruiken we het materieel dat we ter beschikking hebben voor opleidingen, of voor het integraal proefbedrijf, of voor andere dingen? Dan moet je keuzes maken. Aan een machinist die niet kan rijden, heb je immers ook niets. Ik kan mij best voorstellen dat het gegaan is zoals het is gegaan. Maar jammer is het wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja. Er zijn in ieder geval minder testritten uitgevoerd.

De heer **Oosthoek**: Ja, absoluut. Weet u, het liefst had ik gehad dat we een hele week hadden kunnen rijden. Dat was eigenlijk een soort minimum om een goede voorspelling te kunnen doen. Van maandag tot en met maandag. Dan maak je alle overgangen van materieel en personeel in de dienstregeling mee. Dan ben je echt je logistieke systemen aan het testen en krijg je in ieder geval een aardig beeld of je met elkaar het spel voor de reiziger goed kunt spelen.

Als u mij echt vraagt wat ik had gewild, had ik nog veel meer gewild, want een week is ook maar een week. Als je net een week hebt met heel mooi weer dan gaat de trein fluitend door het land en gaan de reizigers vlot in en uit. Maar heb je net een week met heel slecht weer, dan krijg je misschien ook niet het goede beeld. Het liefste had ik een paar maanden geoefend, wat we voor de eerste Fyra-trein ook hebben mogen doen. Dan kun je echt een beeld geven.

Mevrouw **Bergkamp**: En dat kon nu niet vanwege de tijdsdruk, omdat er van start moest worden gegaan met de commerciële diensten.

De heer **Oosthoek**: Nou, daar waren twee redenen voor. Het is niet alleen de tijdsdruk en het is niet alleen de beschikbaarheid van materieel. Wat ik eigenlijk vraag, is iets dat bijna niet kan, want dan zou je in het dienstregelingsjaar 2012 al het dienstregelingsjaar 2013 willen rijden. Tja, dat gaat natuurlijk niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar back-up ...

De heer **Oosthoek**: Dus je zoekt naar de meest representatieve omstandigheden. De tijdsdruk heeft ons wel tegengezeten, want hadden we een jaar gehad, dan hadden we hem veel meer op kunnen bouwen, hadden we meer testen tussendoor kunnen doen, hadden we speciale dingen kunnen oefenen met elkaar en hadden we wel meer inzicht gekregen. Maar die week had ik eigenlijk wel heel graag gewild.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is helder.

Nog even de vraag die ik zojuist al stelde, over de ingebruiknameadviezen. Die deelde u niet met het ministerie?

De heer **Oosthoek**: Jawel.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat wel.

De heer **Oosthoek**: Jawel. Ja hoor.

Mevrouw **Bergkamp**: Want ik vroeg net met wie u het deelde. En toen zei u ... Volgens mij hadden we daar even spraakverwarring over.

De heer **Oosthoek**: Oh, was dat de vraag. U vroeg of de NS-directie het ingebruiknameadvies ook kreeg. Dat kan ik niet beoordelen. Maar het ministerie wel. ILT zat in mijn opstartteam. Dus die kreeg alles.

Mevrouw **Bergkamp**: Die kreeg alle informatie.

Kort samengevat: het eerste voorlopige ingebruiknameadvies, van 8 augustus, geeft een zeer beperkt beeld, omdat er nog heel weinig testritten zijn geweest. Vervolgens komt er een nieuw, eigenlijk definitief ingebruiknameadvies op 1 november. Dat geeft wel een wat beter beeld, omdat er meer testritten zijn geweest. Maar het beeld is nog steeds: we kunnen heel moeilijk een voorspelling doen, want er zijn nog te weinig testritten geweest. Bij al die adviezen is uw aanbeveling geweest: meer testritten, meer rijden, meer ervaring opdoen.

De heer **Oosthoek**: Rijden! Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt het druk gehad, want op 26 november komt er weer een ingebruiknameadvies, hoewel er eigenlijk op 1 november al een definitief ingebruiknameadvies is gegeven. Wat was het doel van dit advies?

De heer **Oosthoek**: We hebben het ook een aanvulling genoemd. Het doel hiervan was om even te bekijken waar we stonden. We waren een maand verder en zaten een dag of veertien voor de ingebruikname. Wat hebben we in de tussentijd gezien? Kunnen we een nog betere voorspelling doen van wat er op 9 december gaat gebeuren? Kunnen we eventueel nog wat aanbevelingen formuleren? Daar werd ik wel heel verdrietig van, want uiteindelijk ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wat kwam er uit het advies van 26 november?

De heer **Oosthoek**: Daar kwam uit dat het beeld verslechterde ten opzichte van het beeld dat we op 1 november konden geven. In de tussentijd waren er namelijk een aantal dingen gebeurd die wij nog niet hadden gezien en die zich toen voordeden. Wij konden daarom een minder positief beeld geven van hoe het er op 9 december uit zou kunnen zien. Ik had dat ding dus liever niet laten schrijven, zal ik maar zeggen, maar ja, we moesten wel, hè, want je wilt toch het goede beeld geven. Maar het was niet leuk. Dus toen hebben

we -- kun je nagaan, dan heb je het over veertien dagen -- gezegd: rijden! Ik roep altijd maar: je moet rijden, want alleen van rijden leer je het. We zeiden: "Probeer toch nog die softwarewijziging Baseline 8" -- zo heet dat ding geloof ik -- "voor het materieel door te voeren, want dat helpt alleen maar. En kijk wat je doen kunt."

Mevrouw **Bergkamp**: Maar in ieder geval was het beeld verslechterd tussen 1 november en 26 november. U wist eigenlijk nog minder.

De heer **Oosthoek**: Ja, we konden een minder zekere voorspelling doen op 26 november dan we dachten te kunnen doen op 1 november. En wat mij betreft illustreert dat dus ook het belang van een integraal proefbedrijf, want nu moesten we een beetje in de dagelijkse praktijk van november ontdekken hoe het zat. Dat had ik dus veel liever in een echt integraal proefbedrijf ontdekt, maar dan voor die tijd.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u nou ook minder geleerd in die periode?

De heer **Oosthoek**: Nee, we hebben meer geleerd. We leerden dat we minder zeker wisten wat het zou worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus nog meer onzekerheid, in feite.

De heer **Oosthoek**: Ja, helaas wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kwam die boodschap over, bijvoorbeeld in de stuurgroep hsl waar ook het ministerie in zat? Het lijkt mij zorgwekkend: over een paar dagen gaat de commerciële dienst van start en u komt samen met HSA met een advies: we weten nog minder.

De heer **Oosthoek**: In de stuurgroep hsl spraken wij niet echt over de details van het ingebruiknameadvies. We waren daar als keten veel meer aanwezig om te bekijken: waar sta je eigenlijk, wat zijn de dingen die je te doen hebt en hoe kunnen we elkaar daarin helpen? De echte details van het

ingebruiknameadvies werden besproken tussen de projectorganisaties van ProRail en van HSA, en vertaald naar de operatie toe.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar alle ingebruiknameadviezen gingen wel naar de stuurgroep, dus mensen hadden er in ieder geval vanuit de stuurgroep weet van kunnen hebben.

De heer **Oosthoek**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: En in die stuurgroep zat het ministerie in ieder geval. Zat de ILT daar ook in?

De heer **Oosthoek**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: De brief stelt dat de verwachting is dat vanaf 9 december 2012 maar ongeveer 80% van de treinen op tijd zal rijden en dat 10% van de ritten helemaal zal uitvallen. Er wordt opgemerkt dat het ook nog veel slechter kan uitpakken. Kunt u dat toelichten?

De heer **Oosthoek**: Het beeld dat daarachter zit, is als volgt. Wij hadden geleerd van het advies van 1 november en daarna dat aanvullende advies van 26 november dat er zich in de praktijk dingen konden voordoen die wij nog niet kenden, omdat wij weinig van te voren met elkaar hadden kunnen oefenen. Daarom zeiden we: de kans dat het beter wordt dan 80% schatten wij erg laag in; oftewel, hou maar rekening met het feit dat het minder wordt. En eigenlijk was ons advies: "Ga ook maar niet dertien keer per dag rijden; ga voorlopig maar even tien keer per dag rijden, totdat je dat heel stabiel kunt. Als er dan meer materieel ter beschikking komt en we een aantal andere dingen beter in de hand hebben, kun je proberen om de frequentie te verhogen voor de reiziger."

Mevrouw **Bergkamp**: Stelt u nu ook dat het integraal proefbedrijf dus niet volgens plan is uitgevoerd? Is dat de conclusie die u heel ...

De heer **Oosthoek**: Ja, dat durf ik rustig te zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: En dat het dus ook niet heeft opgeleverd waarvoor het bedoeld was.

De heer **Oosthoek**: Het heeft opgeleverd waarvoor het bedoeld was, namelijk een voorspelling doen, maar er kwam een voorspelling uit die we graag beter hadden willen doen. Het is een beetje vaag, geloof ik, wat ik nu zeg. Ik bedoel dat het wel degelijk een voorspelling heeft opgeleverd. Die voorspelling was alleen niet zo nauwkeurig als we hadden willen kunnen voorspellen. Maar het instrument op zich heeft wel gewerkt, ondanks dat aan alle voorwaarden niet was voldaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent opstartmanager; wat deed dat met u? Dit is een soort voetbalvraag, in de trant van "wat voelde u daarbij", maar in sommige gesprekken komt deze vraag toch naar boven.

De heer **Oosthoek**: Wat het mij deed?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja. U bent opstartmanager en uitvinder van het integraal proefbedrijf. Dat is onvoldoende uitgevoerd.

De heer **Oosthoek**: Ik heb mij in die tijd weinig druk gemaakt over wat het met mij persoonlijk deed. Ik weet wel dat we met elkaar nog harder aan het werk gingen om te kijken of we konden beheersen wat we moesten beheersen, en wat we samen moesten doen. Achteraf denk je daar wel over na, natuurlijk, maar op dat moment waren we alleen maar naar voren gericht. Je holt van deadline naar deadline.

Mevrouw **Bergkamp**: En zorgen over de reizigers?

De heer **Oosthoek**: Die zijn waar je het voor doet.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren die zorgen er?

De heer **Oosthoek**: Ja, natuurlijk had ik zorgen gehoord over de reiziger. Weet u, we moesten in de keten samenwerken om die reiziger van A naar B te krijgen. We wisten dat het geen ideale omstandigheden voor die reiziger zouden worden. Vandaar ook dat we de mitigerende maatregelen hebben voorgesteld die we hebben voorgesteld. Natuurlijk hadden we zorgen. Niet over de veiligheid van de reiziger, wil ik er trouwens wel bij zeggen. Ik was er heilig van overtuigd dat de reiziger best gezond van A naar B zou komen. Maar of hij op tijd zou komen, dat was een andere vraag.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft aan dat het proefbedrijf onvoldoende was uitgevoerd. Het doel was om een soort voorspelling te doen. Die kon je wel doen, maar de toekomst was onzeker en die toekomst was wel dichterbij na uw laatste advies.

De heer **Oosthoek**: De voorspelling was dat de toekomst onzeker was. Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat mag ik zo stellen. U had zorgen over het vervoer van de reizigers, niet zozeer vanuit het oogpunt van veiligheid maar wel wat betreft de vraag of de reizigers op tijd zouden aankomen op hun plaats van bestemming. Was het dan eigenlijk wel verantwoord, vanuit het oogpunt van betrouwbaarheid en van reizigersbelang om in december van start te gaan?

De heer **Oosthoek**: Was het verantwoord?

Mevrouw **Bergkamp**: Uit het oogpunt van betrouwbaarheid en uit het oogpunt van de reiziger.

De heer **Oosthoek**: Ik denk dat de vraag meer was: kunnen we reëel vervoer leveren? We hebben daarop gezegd: "Ja, als je uitgaat van tien keer per dag. Met datgene wat we nu weten, kun je een redelijk voorspelbare reis aanbieden aan de reiziger." Dus in die zin denk ik dat het verantwoord was,

omdat je probeerde te doen wat je kon. Daarop had je aangepast. Maar het was niet mijn beslissing uiteindelijk; het is de beslissing van de vervoerder of hij wel of niet gaat rijden. Maar veel alternatief was er ook niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u zegt: we doen het uiteindelijk allemaal voor de reiziger, ook u in uw functie van opstartmanager. U zegt dat u zorgen had of de reiziger op tijd aan zou komen. Dan is mijn vraag nogmaals: was het verantwoord vanuit reizigersbelang om van start te gaan, als de toekomst zo onzeker is?

De heer **Oosthoek**: Ik vind het een lastige vraag. Ik denk het wel. Wij voorspelden dat als je je ambitie even niet hoger stelde dan tien keer per dag een trein heen en weer rijden, dat zou lukken, met de informatie die we toen hadden. Dan kon je een acceptabele dienstregeling afleveren met een punctualiteit van 80%. Ja, dat is acceptabel.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar is een uitgedunde dienstregeling in het belang van de reiziger?

De heer **Oosthoek**: Tja, weet u, dat is een lastige vraag, want het alternatief was namelijk wel: geen dienstregeling.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus liever een dienstregeling die niet betrouwbaar is dan geen dienstregeling?

De heer **Oosthoek**: Nou, 80% betrouwbaarheid is nog niet zo slecht voor het internationale verkeer, hoor. We zijn ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar hebt u die doelstelling behaald?

De heer **Oosthoek**: We hebben ook 80% op drie minuten gehaald, dat is nog niet zo beroerd.¹

Mevrouw **Bergkamp**: Maar die doelstelling is al behaald, die 80%, in de maand december-januari?

De heer **Oosthoek**: Uiteindelijk zijn er dagen geweest dat wij -- ik zeg "wij", ik bedoel "met elkaar, in het systeem"-- die 80% gehaald hebben, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: "Er zijn dagen geweest." Tja. Het is toch wel een serieuze vraag. Je doet dit uiteindelijk voor de reiziger. U zegt dat het een soort keuze was tussen geen dienstregeling en geen betrouwbare dienstregeling. Dat lijkt me een heel moeilijke keuze voor de opstartmanager.

De heer **Oosthoek**: Ik denk dat de vervoerder dat dilemma had. Wij als ProRail beslissen uiteindelijk niet of er wel of niet gereden gaat worden. Wij moeten ervoor zorgen dat aan alle voorwaarden vanuit de infrastructuur is voldaan, dat er gereden kan worden. Dat hadden wij gedaan. Dan is het aan de vervoerder om te beslissen of hij dat wel of niet doet. Laat ik het andersom formuleren: ik heb mij er in die tijd niet over verbaasd dat het besluit "we gaan rijden" is genomen. Dat was waar we naartoe werkten met zijn allen: rijden met dat ding!

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ook omdat er geen alternatief was.

De heer **Oosthoek**: Idealiter Kijk, ik had liever gehad -- maar dan spreek ik puur vanuit mijzelf -- dat we nog een poosje door hadden kunnen rijden met de Benelux-trein, totdat we zeker wisten dat we met de V250 een goed product hadden kunnen neerzetten. Dat had ik veel liever gehad. Maar die situatie bestond niet.

¹ Toelichting de heer Oosthoek: "Bedoeld is aan te geven dat ik een norm van drie minuten hanteer. Treinen tot 2.59 minuten zijn niet vertraagd."

Mevrouw **Bergkamp**: Die kans was er niet. Die mogelijkheid was er niet. We hebben het er uitgebreid over gehad dat het proefbedrijf niet is uitgevoerd zoals gepland. Had dat er ook mee te maken dat er eigenlijk weinig mogelijkheden waren, dat er onvoldoende plek was op die hogesnelheidslijn om te oefenen?

De heer **Oosthoek**: Nee, dat is een kwestie van kiezen. Uiteraard is de capaciteit verdeeld. We zitten in het dienstregelingsjaar 2011.² Er rijden treinen over de hsl. De drukte zit niet in de hsl maar met name op het stuk naar de hsl toe, op conventionele infra. Maar als je ervoor kiest om een integraal proefbedrijf te doen, kan dat. De rijpaden waren aanwezig.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het is een keuze, zegt u, om dat wel te doen.

De heer **Oosthoek**: Het is een keuze, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de problemen waardoor het integraal proefbedrijf niet is uitgevoerd, hadden ook heel erg veel te maken met de beschikbaarheid van het materieel.

De heer **Oosthoek**: Ja. Ik kan niet anders dan tot die conclusie komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel even samen. Op 26 november komt u met een nieuw ingebruiknameadvies, in feite een aanvulling op dat van 1 november. U zegt daarin: eigenlijk weten we nog minder. U had zorgen, kijkend naar het belang van de reiziger. Maar u hebt in dit verhoor ook aangegeven: een keuze hadden we eigenlijk niet; er was een keuze tussen geen vervoer of zorgen over een betrouwbare dienst voor de reizigers. Het proefbedrijf is met name niet uitgevoerd vanwege de beschikbaarheid van het materieel.

De heer **Oosthoek**: Dat lijkt me een adequate samenvatting.

² Correctie de heer Oosthoek: "Ik heb bedoeld 2012 te zeggen."

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kijk naar de voorzitter.

De **voorzitter**: Ik heb nog één kleine aanvulling. Hebt u er een beeld van welk deel van de problemen werd veroorzaakt door problemen met de Fyra zelf en welk deel mogelijk door de infrastructuur?

De heer **Oosthoek**: In welke fase bedoelt u? De fase van het integraal proefbedrijf?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Oosthoek**: In het integraal proefbedrijf hebben we geen last gehad van problemen op de infrastructuur. Er waren best gekende problemen op de infrastructuur, maar die waren niet specifiek voor de V250. De andere treinen die daar reden, hadden daar ook last van. De V250 was er niet speciaal door geraakt.

De **voorzitter**: Oké.

Mevrouw **Bergkamp**: Is er een moment bij u gekomen waarop u dacht: ik wil eigenlijk adviseren om niet van start te gaan?

De heer **Oosthoek**: Oh ja, meerdere keren, maar ik had geen keuze. Weet u, omdat het besluit was genomen dat de V250 ingezet zou gaan worden, en met name omdat het alternatief weg was, hebben wij gewerkt aan hetgeen wel kon. Maar zoals ik u net zei, had ik veel liever gehad -- en meerdere keren gedacht: oh, was het maar zo -- dat we een "go/no go"-moment hadden gehad. Dan was mijn advies namelijk écht geweest: niet doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als er bijvoorbeeld een back-up was geweest -- we hebben het net gehad over de Benelux-trein -- was dan uw advies geweest om niet te starten?

De heer **Oosthoek**: Ja. Absoluut. Absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat u zegt "als er een alternatief zou zijn geweest, had ik gezegd dat we niet van start moesten gaan met de commerciële diensten", geeft wel de urgentie en uw zorgen aan.

De heer **Oosthoek**: Ja. Dus wat leren we daarvan? Houd een alternatief achter de hand wanneer je zoiets omvangrijks doet als dit, waarbij je nieuw materieel op een nieuwe relatie zet, ook nog eens grensoverschrijdend, en je er niet helemaal zeker van bent.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u uw zorgen ook op die manier gedeeld? Hoe hebt u kenbaar gemaakt dat u op meerdere momenten dacht: we moeten eigenlijk niet van start gaan in december?

De heer **Oosthoek**: Ik heb nooit gezegd "we moeten niet van start gaan", want we wisten allemaal dat we wél van start moesten. Maar we hebben wel vaker -- met "we" bedoel ik echt gewoon de mensen in het opstartteam, en ik kwam ook heel vaak de collega's van HSA-projectorganisatie tegen -- gezegd: ja jongens, het is jammer dat het zo moet, maar we hebben geen keuze; we gáán. De energie was dus wel naar voren gericht. We hebben niet zitten denken: hè, wat vervelend nou dat we nu van start moeten. We hebben gedacht: we gaan maken wat we kunnen maken.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar als een mens zorgen heeft, deelt hij die zorgen vaak.

De heer **Oosthoek**: Natuurlijk. We zagen elkaar dagelijks, dus we zeiden dat heel vaak tegen elkaar, maar ik moet eerlijk zeggen dat de energie echt was gericht op wat we wel konden: laten we problemen oplossen; laten we goed samenwerken om ervoor te zorgen dat 9 december zo goed mogelijk wordt.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren er collega's in uw omgeving die zeiden: "Bas" -- als ik zo vrij mag zijn -- ...

De heer **Oosthoek**: Ja hoor.

Mevrouw **Bergkamp**: "Bas, we moeten het niet doen"?

De heer **Oosthoek**: Nee. Maar die beslissing was ook niet aan mij. Ik bedoel, ik adviseerde alleen maar. Er zijn best collega's geweest die vroegen of het wel verstandig was om te gaan. Dan vertelde ik hetzelfde verhaal als nu: we hebben geen keuze, we gaan met z'n allen.

Mevrouw **Bergkamp**: De sfeer was niet van grote zorgen met elkaar delen. De sfeer was meer van: we gaan ervoor.

De heer **Oosthoek**: Nee. De sfeer was niet: zorgen met elkaar delen om vervolgens samen in een mood te komen van "dit heeft geen zin, we gooien de bijl erbij neer". We zagen het meer als uitdagingen: we moeten gewoon gaan; we hebben zorgen, dus we moeten nog harder werken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan zeg ik het anders: de sfeer was wel de zorgen met elkaar delen ...

De heer **Oosthoek**: Absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: ... en dat gebeurde ook regelmatig, maar het uitte zich niet in het idee om niet van start te gaan, maar in alles inzetten op het wél halen van die datum.

De heer **Oosthoek**: Ja. Weet je, we moesten wel zorgen delen want we moesten onze zorgen naar elkaar toe uitspreken. Ik vind het dan ook heel fijn dat we onderling een sfeer hadden, tussen ProRail en HSA, dat we dat ook gewoon konden doen. We kenden elkaars belangen ook en we hadden daar respect voor. We moesten de zorgen naar elkaar uitspreken om vervolgens de stap te kunnen zetten naar: en hoe gaan we hier nu mee om; hoe brengen we dit verder?

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u uw zorgen ooit gedeeld met de heer Siebers?

De heer **Oosthoek**: De heer Siebers kwam ik weleens in de trein tegen. Ik geloof dat hij in Oegstgeest woont, en ik woon in Leiden en dan moesten we samen naar Utrecht. Dan hebben we weleens tegen elkaar gezegd: nou, het wordt wel spannend.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Dan ben ik wel een beetje benieuwd hoe spannend het dan werd. Op 9 december zou de trein gaan rijden. Bent u gewoon 's avonds gaan slapen met de gedachte: morgen een feestdag?

De heer **Oosthoek**: Nee. Ik ben wel 's avonds gewoon gaan slapen.

De **voorzitter**: Ja, dat snap ik!

De heer **Oosthoek**: Nee, "feestdag", nee, helemaal niet. Ik was gespannen, ondanks het feit dat ik op dat moment wist dat het volledig uit mijn handen was. Op dat moment had ik het namelijk overgedragen aan de operationele organisatie, dus die mannen en vrouwen moesten het doen. Ik was verrekte vroeg wakker 's morgens. Net als vanmorgen, trouwens. Je bent er dan nog steeds mee bezig. Het was heel spannend. Normaal bel ik nooit voor achten, maar ik denk dat ik voor achten al gebeld heb naar de collega's van HSA om te vragen: rijden we? Ja, we reden.

De **voorzitter**: We reden.

De heer **Oosthoek**: Ja. De eerste dag ging ook niet heel slecht, maar dat was ook een vrij simpele dag, want het was een weekenddag.

De **voorzitter**: Een zondag.

De heer **Oosthoek**: Ja, ik geloof het wel. Meestal beginnen we op zondag. Maar de maandag was natuurlijk veel spannender, want dat is een echt representatieve dag, met veel reizigers.

De **voorzitter**: Dus u maakte zich echt serieus zorgen toen u wakker werd: hoe gaat dit vandaag lopen?

De heer **Oosthoek**: Ja. Je bent gewoon gespannen.

De **voorzitter**: Welke maatregelen waren er eigenlijk getroffen? Kunt u dat vertellen, om ervoor te zorgen ...

De heer **Oosthoek**: Mitigerende maatregelen als het niet goed ging?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Oosthoek**: Er waren een aantal extra maatregelen genomen door HSA om als het even kon een "warme reserve" beschikbaar te hebben. Dat is een trein die opgewarmd klaarstaat, waar al een machinist op zit, waarschijnlijk op de Watergraafsmeer, zodat als het nodig is, hij er meteen ingeschoten kan worden. Wij hadden met de infraprovider Infraspreed afgesproken dat die extra personeel beschikbaar zou hebben langs de hogesnelheidsinfrastructuur voor het geval er een trein zou stranden en we daar snel bij zouden willen zijn. Dat hadden we trouwens ook al gedaan voor de ingebruikname van de lijn Amsterdam-Rotterdam in september. We hadden extra personeel op de verkeersleidingsposten om de treindienstleider te ontlasten. Als het buiten niet goed loopt, zijn de treindienstleider en de machinist namelijk degenen die dat als eerste voelen, dus we hadden daar extra mensen neergezet. Ons operationeel management was alert. We hadden intern nieuwsbrieven geschreven met daarin: let op jongens, het gaat 9 december echt gebeuren, dus zet je beste beentje voor. En we hadden met elkaar afgesproken dat we elkaar dagelijks zouden zien om de voorgaande dag te evalueren en te bekijken welke maatregelen we konden nemen. Wat leren we van de dag hiervoor?

De **voorzitter**: Van een heleboel van de maatregelen die u noemt, hebt u zelf al aangegeven dat u die hebt uitgevoerd. Even wat betreft die "warme" reservetrein die zo uit de startblokken kon schieten: was dat ook gebeurd?

De heer **Oosthoek**: Dat weet ik niet. Dat zat aan de andere kant van het spectrum.

De **voorzitter**: Oké. Dus u weet niet of alle aanbevelingen die u hebt gedaan ook zijn uitgevoerd, maar u hebt in ieder geval de maatregelen ingezet waarvan u zei dat die aan uw kant zaten.

De heer **Oosthoek**: Ja, die zijn ingezet.

De **voorzitter**: Nog even over die back-up. Hebt u tegen HSA gezegd dat er eigenlijk een back-up moest zijn?

De heer **Oosthoek**: Hoe bedoelt u? Welke back-up bedoelt u?

De **voorzitter**: Een Benelux-terugvaloptie. Hebt u op enig moment echt tegen HSA gezegd: eigenlijk moet er een back-up zijn?

De heer **Oosthoek**: Nee. Weet u, dat was gewoon een keuze. Ergens in maart hoorden wij in het opstartteam dat de dienstregeling voor 2013 was ingediend en dat daar de Benelux-trein niet inzat. Toen hebben we wel gezegd: goh, het is verrekte jammer dat dat zo is. Maar het was een keuze. Ik snap op zich ook wel dat ze die keuze gemaakt hebben. We hebben wel gezegd: probeer te doen wat je kunt doen. Het zou ook heel verstandig zijn geweest als ervoor was gezorgd dat er materieel en personeel achter de hand was om toch een Benelux-achtige trein te rijden, ook al was er misschien geen dienstregeling geregeld voor een Benelux. Maar ik moet eerlijk zeggen dat ik echt niet weet of we dat echt expliciet van tevoren hebben besproken. Ik weet gewoon niet of we het daar voor die tijd echt over

gehad hebben. Ik denk het eigenlijk niet. Wij waren er veel meer mee bezig dat de V250 gewoon de baan op moest.

De **voorzitter**: In de eerste weken vallen de prestaties tegen. De eerste dag, een weekenddag, viel het nog wel mee, maar daarna ging het iets minder goed. Ik moet de vraag stellen, hoewel u hem al een beetje hebt beantwoord: was u verrast door de prestaties die geleverd werden?

De heer **Oosthoek**: Weet u wat het grappige is; ik heb niet helemaal het beeld dat het de eerste dag wel goed ging en daarna minder werd. Als je gewoon de cijfers bekijkt, zie je een oplopende lijn van gemiddelde punctualiteit. Het is dus niet zo dat het slechter ging. Als je vervolgens het patroon per dag bekijkt, blijkt dat wel heel grillig. Er waren dagen bij waarop we een punctualiteit van 40% reden terwijl de volgende dag de punctualiteit 80% was. Deze cijfers hebt u niet, nee. Ik heb ze ter voorbereiding van dit gesprek gemaakt. U mag ze best hebben. Het beeld was dus eigenlijk wel dat de punctualiteit langzaam aan het groeien was. Ik wil er wel bij zeggen dat het een weinig representatieve periode was. We begonnen half december. Dan krijg je de kerstdagen en heb je minder reizigers in de trein dan normaal gesproken. We hebben ook wat last van het weer gehad. Wind. Nou goed, over de sneeuw komen we vast nog wel te praten. Maar het beeld was niet dat het steeds slechter werd. Tenminste niet wat punctualiteit betrof. Als je naar de uitval kijkt, is het beeld iets anders.

De **voorzitter**: Weet u wat de verwachtingen van HSA waren? U hebt de besprekingen gedeeld, u hebt zondagochtend gebeld. Maar hebt u een algemeen beeld van wat de verwachtingen van HSA waren ten aanzien van de inzetbaarheid van de trein? De betrouwbaarheid?

De heer **Oosthoek**: Wij spraken elkaar in telefonische conferenties eens in de twee, drie dagen, geloof ik. Dan bespraken we het beeld met elkaar. We hebben ons zorgen gemaakt over het grillige beeld. Maar we zaten weer in een modus van: wat kunnen we hiervan leren, welke maatregelen kunnen we nemen en wat kunnen we doen om ervoor te zorgen dat het beter wordt? Je

was dus niet zo bezig met verwachtingen; je was veel meer bezig met de vraag: wat kunnen we op een goede manier repareren? Maar dat we geen van allen erg tevreden waren, is een feit.

De **voorzitter**: U zei net: we komen vast nog wel te spreken over de sneeuw. Maar dat waren we eigenlijk niet van plan.

De heer **Oosthoek**: Oh, dat vind ik uitstekend.

De **voorzitter**: U begon er echter zelf over, dus als u er nog iets over wilt zeggen, vind ik dat u die ruimte moet worden geboden.

De heer **Oosthoek**: Oh ja, ik kan het ook als een uitnodiging accepteren. Nou, ik heb wel even nagedacht over die sneeuw, met name over de vraag of we vanuit de infrastructuur een bijdrage zouden hebben geleverd aan het uit de dienst nemen van de V250, omdat wij de winterse omstandigheden niet goed zouden beheersen. Je reageert altijd vanuit je rol, zal ik maar zeggen. Ik dacht: die vraag krijg ik vast, dus daar ga ik mij op voorbereiden. Ik moet zeggen dat het eigenlijk niet zo is. Natuurlijk hebben wij vanuit de infrastructuur ook last gehad van die sneeuw, wissels die vaker gestoord zijn, maar het beeld was niet anders dan voorgaande jaren. Daarna is het gelukkig beter geworden. We hebben die bijdrage dus niet geleverd. Ik wil wel graag nog vertellen dat we ook in die fase -- dan zijn we wel 40 dagen verder -- nog steeds aan het samenwerken waren om te kijken hoe we verder konden komen. Op het moment dat de situatie zich voordeed, zo rond 16, 17, 18 januari, hebben HSA en ProRail heel nauw samengewerkt om te kijken wat ze eigenlijk konden doen om te ontdekken wat er aan de hand was. Bijvoorbeeld met die plaat die eraf was gevallen, maar er waren ook beschadigingen aan het materieel gevonden die ze niet meteen konden verklaren vanuit zichzelf. Dus hebben wij de baan laten schouwen. We hebben Infraspeed gevraagd om bijvoorbeeld te bekijken of ze ijsaangroei zagen of rare ijsblokken die eventueel beschadigingen aan de trein zouden kunnen veroorzaken en om te bekijken of de tunnelmonden nog mooi vrij waren. Dat soort dingen. En nadat het besluit was genomen om de V250 uit

de dienst te halen op 17 januari hebben we meegewerkt aan het uitvoeren van een schouwrit met een Thalys, om te kijken of de baan vrij en onbelemmerd was, zoals wij dat noemen. Dat hebben we samen met de Belgen gedaan, want die hebben 's nachts gekeken. Toen vonden ze die plaat ook.

De **voorzitter**: Oké.

Mijnheer Oosthoek, we komen tot een afronding. U hebt net aangegeven dat u stukken bij u hebt die u graag overhandigt.

De heer **Oosthoek**: U mag ze best hebben, ja.

De **voorzitter**: We hebben de procedure dat we via de bode de stukken in ontvangst nemen, indien u daarmee instemt.

De heer **Oosthoek**: Zal ik ze meteen uit mijn map halen?

(De bode neemt de stukken in ontvangst en overhandigt deze aan de voorzitter.)

De heer **Oosthoek**: Als u er nog een toelichting op wilt: aarzel niet, dan kom ik daar graag voor terug.

De **voorzitter**: Wij gaan het goed bekijken en kunnen ons dan altijd nog tot u wenden om te vragen om een toelichting. Hebt u dit overzicht speciaal voor vandaag gemaakt?

De heer **Oosthoek**: Ja. Ter voorbereiding van dit gesprek.

De **voorzitter**: Dat stellen wij zeer op prijs. Dank u wel.

Wij hebben nog wel een slotvraag. Ook u bent nauw betrokken geweest bij het project V250 en het uiteindelijk in de dienst brengen en helaas ook weer uit de dienst halen van de trein. Zijn bij u signalen bekend van

onregelmatigheden of hebt u ideeën dat er dingen in strafrechtelijke zin niet goed zijn gegaan?

De heer **Oosthoek**: Nee.

De **voorzitter**: Niets?

De heer **Oosthoek**: Nee.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Oosthoek**: Mag ik nog een kort statement maken?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Oosthoek**: Je wilt leren van wat je meemaakt. Ik zou daarom graag een paar aanbevelingen willen doen, als dat mag.

De **voorzitter**: Absoluut.

De heer **Oosthoek**: De hoofdaanbeveling is wat mij betreft "doe altijd een integraal proefbedrijf". Ik zou bijna zeggen: dwing het gewoon wettelijk af. Dat kunnen jullie doen, denk ik, dus dat lijkt me altijd goed. Een integraal proefbedrijf bewijst zichzelf namelijk in de praktijk. Zelfs als je een integraal proefbedrijf niet helemaal kunt uitvoeren, leer je er toch van. Een tweede aanbeveling is wat mij betreft: zorg ervoor dat je altijd een plan B hebt. Want uiteindelijk doen we het wel voor de reiziger en moeten we ervoor zorgen dat we die fatsoenlijk vervoeren. Dat zijn wat mij betreft de twee belangrijkste aanbevelingen. Een derde is misschien: ga nou niet heel nieuwe dingen doen midden in de winter. Ik bedoel; je kunt per december beginnen, maar je kunt toch ook in maart of april beginnen? Dan stel je de winter nog een poosje uit.

De **voorzitter**: Oké.

Mijnheer Oosthoek, ik dank u voor dit verhoor.

De heer **Oosthoek**: Graag gedaan.

Sluiting: 17.12 uur