

**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 Siebers (directievoorzitter High Speed Alliance), die wordt bijgestaan door de heer Smid.

Aanvang: 12.31 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 de heer Siebers de belofte af.

De **voorzitter**: Mijnheer Siebers, u hebt lange tijd bij High Speed Alliance (HSA) gewerkt: vanaf 2004 als commercieel directeur en van 2010 tot 2013 als directievoorzitter. HSA is het speciale bedrijf dat is ingericht om het vervoer over de hogesnelheidslijn tot stand te brengen. Wij hebben in dit verhoor vragen over de manier waarop HSA is omgegaan met de vertraagde levering van de Fyra-treinen, waarbij het ook gaat over de mogelijkheid om alternatief materieel in te zetten. We spreken met u over de samenwerking met AnsaldoBreda vanuit de NS en dus ook met de NS en NS Financial Services Company (NSFSC), een dochter van NS. We willen dat weten om te bezien hoe is geprobeerd om de inzet van de Fyra zo snel mogelijk tot stand te brengen. We hebben ook vragen over de start van de commerciële indienstneming en de voorbereidingen daarop.

Ik geef voor dit verhoor als eerste het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Siebers, zoals bekend werden de Fyra-treinen uit Italië, gebouwd door AnsaldoBreda, met vertraging geleverd. HSA begon in

september 2009 alvast met vervangend materieel te rijden tussen Amsterdam en Rotterdam. Dat was met de TRAXX-locomotieven met de wit-roze wagons, wat ook wel het TRAXX-Prio-materieel wordt genoemd. Die vervangende Fyra-treinen lijken heel erg op de Benelux-trein, die op dat moment ook rondrijdt. Het zijn hetzelfde soort rytuigen met hetzelfde soort locomotieven ervoor. Waarom is die Benelux-trein, die zo veel lijkt op de vervangende Fyra-trein, niet aangepast voor de dienst van Amsterdam naar Brussel? Kon dat niet?

De heer **Siebers**: Het verschil was dat we met die TRAXX-locomotieven en de Prio-rytuigen in Nederland reden. Als we de Benelux-trein over de hsl wilden laten rijden naar België, zouden die TRAXX'en ook in België moeten worden toegelaten. Dan zouden onze Belgische collega's daar ook bij betrokken moeten zijn.

Mevrouw **Vos**: Kon die Benelux-trein niet over de hsl?

De heer **Siebers**: Niet zomaar. Daarvoor moesten zowel de locomotieven als de rytuigen aan bepaalde extra eisen voldoen. Dat heeft onder andere te maken met het beveiligingssysteem.

Mevrouw **Vos**: Dat kon dus niet zomaar worden aangepast. Daarom moesten er andere treinen worden besteld die wel over de hsl konden rijden op dat stuk tussen Amsterdam en Rotterdam?

De heer **Siebers**: Even kijken of ik uw vraag goed begrijp. Voor het stuk tussen Amsterdam en Rotterdam moesten de treinen ook aangepast worden, maar hoefde dat "alleen maar" voor het Nederlandse stuk. Als we door wilden rijden naar Brussel over de hsl met die TRAXX-locomotieven, moesten die locomotieven worden aangepast en moesten er meer locomotieven en meer rytuigen aangepast worden.

Mevrouw **Vos**: HSA moest gaan rijden en die Fyra-treinen kwamen niet. Wist u waarom die treinen uit Italië vertraagd waren, wat daar de redenen voor waren?

De heer **Siebers**: Wat ik me kan herinneren uit die fase -- ik was toen nog commercieel directeur -- is dat het een combinatie was van factoren, enerzijds gelegen aan de kant van AnsaldoBreda, de leverancier, en anderzijds in de beschikbaarheid van de hogesnelheidslijn zelf, wat te maken had met onder andere het nieuwe beveiligingssysteem dat op die lijn gebruikt werd, namelijk ERTMS.

Mevrouw **Vos**: Dat was op een gegeven moment, in 2009, opgelost. Wist u ook voor welk deel van de vertraging AnsaldoBreda verantwoordelijk was?

De heer **Siebers**: Ik kom even terug op uw opmerking: het was in 2009 nog niet opgelost.

Mevrouw **Vos**: ERTMS?

De heer **Siebers**: ERTMS was nog niet opgelost.

Mevrouw **Vos**: De baan wel. Die kon gebruikt worden.

De heer **Siebers**: De baan kon gebruikt worden, maar ERTMS werkte niet en dat is cruciaal voor het goed rijden met de treinen. Ik weet niet -- dat was ook niet mijn deskundigheid op dat moment -- welk deel bij wie lag, om het maar even zo te zeggen.

Mevrouw **Vos**: Werd u daarvan op de hoogte gehouden door NSFSC?

De heer **Siebers**: Zoals ik al zei, was ik toen, in 2009, commercieel directeur. Ik was dus primair bezig met de commerciële kant van de organisatie.

Mevrouw **Vos**: Dat zat dus niet in uw takenpakket?

De heer **Siebers**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Dan gaan we naar 2010. Op 21 december 2010 stelt u de NS-directie, dus eigenlijk het niveau boven u, er schriftelijk van op de hoogte dat HSA afziet van het geschikt maken van het TRAXX-Prio-materieel voor het Belgische deel van de hsl. De treinen waarmee u tot Rotterdam reed, hadden geschikt gemaakt kunnen worden om door te rijden naar België. U ziet daar echter van af. Waarom kwam u tot dat besluit?

De heer **Siebers**: In die fase was ik algemeen directeur van NS Hispeed geworden. Wij probeerden voor alle acties die we namen een alternatief te hebben. We wisten dat er issues waren met de V250-treinen, dus keken we naar alternatieven. Een van die alternatieven was inderdaad -- u begon er al mee -- bekijken of het materieel dat we inmiddels al kenden, namelijk de TRAXX'en die al over de hsl in Nederland reden, te introduceren in België. Dat hebben we intensief onderzocht met onze Belgische collega's. Uiteindelijk hebben we daar om een aantal redenen vanaf moeten zien. Dat is een combinatie van factoren geweest. Operationeel was het een groot risico, want toelating is een lang en complex traject. Daar zullen we het ongetwijfeld nog over hebben vandaag. Als je naast de V250 ook nog een toelating van de TRAXX'en moet gaan doen, betekent dat een extra risico qua doorlooptijd voor zowel de TRAXX'en als voor de V250. We hebben dat onder andere ook bij de Thalys gezien. Bij een nieuwe toelating voor bestaand materieel is het risico op uitloop groot.

Mevrouw **Vos**: Waarom interfereerde dat dan met de eventuele V250?

De heer **Siebers**: Om meerderen redenen. Je hebt daar dezelfde mensen voor nodig, dezelfde deskundigheid. Het is echt een specialisme. Dat is niet alleen bij de vervoerders het geval, maar ook bij de toelatende instanties. Je hebt er ook logistiek ruimte voor nodig. Het gaat om hetzelfde stuk spoor. Paden moeten gebruikt kunnen worden om te kunnen testen.

Dat was dus één stuk, maar er waren meerdere redenen om af te zien van de TRAXX als alternatief. De tweede reden was de financiële situatie. Op dat moment was de inschatting dat als je die TRAXX'en zou gaan introduceren, de terugverdientijd van die investering lag na het moment dat HSA failliet zou gaan. Mij werd geadviseerd vanuit het faillissementsrecht dat dat een "no go" was. Dat was blocking.

Mevrouw **Vos**: Wie adviseerde u dat?

De heer **Siebers**: Onze juristen.

Mevrouw **Vos**: Oké. Die zeiden dat je zo'n investering niet kan doen als je toch al failliet gaat?

De heer **Siebers**: Ja. De derde reden was dat onze Belgische collega's er geen voorstander van waren. Die waren keihard nodig om een dergelijke toelating in België voor elkaar te krijgen.

Mevrouw **Vos**: Waarom wilden de Belgen dat niet?

De heer **Siebers**: Dat zou u aan hen moeten vragen. Ik denk dat dat te maken had met dezelfde risico's en wellicht ook met de financiële kant van de zaak, omdat het ook extra kosten met zich mee zou brengen.

Mevrouw **Vos**: De optie met TRAXX-Prio om dat deel van de concessie uit te voeren, viel dus om allerlei redenen af?

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U schrijft in dezelfde brief aan de NS-directie dat u zes TGV-treinstellen werden aangeboden om die V250 te vervangen, maar dat daarvan ook is afgezien. Waarom zag u ook af van dat aanbod?

De heer **Siebers**: Parallel aan het onderzoek naar de TRAXX'en, onderzochten we ook of we bestaand materieel elders uit Europa konden vinden om te rijden. Dat moet dan materieel zijn dat dezelfde kenmerken heeft als de hsl in Nederland en België. Daarmee vallen al heel veel opties af. We kwamen in potentie met wellicht een aantal TGV's. Daar golden echter eigenlijk dezelfde argumenten voor als voor die TRAXX'en.

Mevrouw **Vos**: We hebben een probleem met het geluid.

De **voorzitter**: Sorry, ik grijp even in. Ik hoor een keihard blikkerig geluid. Ik wil heel graag goed naar u luisteren, dus we proberen er via de techniek iets aan te doen. Ik schors even. Ik wil goed kunnen luisteren en die blikkerige gier van links blokkeert me. We gaan even aan de techniek vragen wat we kunnen doen. Mijn excuses hiervoor, maar ik wil gewoon goed luisteren.

Het verhoor wordt geschorst van 12.43 tot 12.58 uur.

De **voorzitter**: Nogmaals mijn excuses voor het onderbreken van dit verhoor, mijnheer Siebers. Het bijzondere is altijd dat de techniek veel kan, maar dat er ook gewoon een lamel ergens tegenaan kan trillen. Daar waren we nooit achter gekomen als niet één iemand het gewoon had geanalyseerd en had gedacht: dit is het. De techniek heeft ons daarbij goed geholpen dus wij kunnen door met het verhoor.

De heer **Siebers**: Heel goed.

De **voorzitter**: Ik geef het woord weer aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Ja, zonder trillende plaatjes. We waren bezig met de Thalys. Het ging over de reden om niet in te gaan op het aanbod om zes TGV's -- dat is geen Thalys overigens -- om te bouwen voor gebruik op de hsl. U was net aan het uitleggen waarom dat geen optie was.

De heer **Siebers**: Ik zei volgens mij dat we naast de TRAXX'en alternatief materieel onderzochten. We hebben Europese collega's geraadpleegd. Dan heb je met allerlei harde infrastructuurspecificaties te maken. Daardoor vielen een hoop treinen af. Potentieel bleven toen, in theorie, al snel TGV's over. Het leek erop dat onze Franse collega's er daarvan zes beschikbaar konden stellen, op termijn. Daar golden echter eigenlijk dezelfde bezwaren tegen als die ik net noemde ten aanzien van de TRAXX'en: het operationele aspect, het financiële aspect en het aspect dat onze Belgische collega's het geen goed plan vonden. Wat er bij de TGV's nog extra speelde, was dat die een beperkte capaciteit hadden. Dat zou dus wat betreft het binnenlands vervoer een extra uitdaging betekenen. De eerste drie hadden echter de overhand.

Mevrouw **Vos**: Dat betekende uiteindelijk dat er, afgezien van de Benelux-trein die nog reed, geen enkel alternatief was voor de V250, de Fyra?

De heer **Siebers**: Correct.

Mevrouw **Vos**: Daar moest u op wachten.

Het volgende onderwerp betreft het besluit om te starten. De NS-directie nam in maart 2012 het besluit om de Fyra vanaf september 2012 tussen Amsterdam en Rotterdam te laten rijden -- we hebben het nu over de trein die uit Italië kwam -- en vanaf december 2012 tussen Amsterdam en Brussel. De Benelux-trein zou dan worden opgeheven. Daar kon dus niet op worden teruggevallen, mocht het misgaan. Kunt u beschrijven hoe het besluit in maart tot stand is gekomen?

De heer **Siebers**: Ik zei net al dat wij naar alternatieven en back-ups keken. Voor ons was de Benelux-trein een alternatief en ook een back-up voor de V250, dus die wilden wij graag in stand houden. Zo'n keuze voor een dienstregeling moet je in spoorland in het voorjaar nemen.

Mevrouw **Vos**: "Wij" is dan HSA? HSA wilde graag de Benelux-trein in stand houden als back-up voor het geval de V250 niet op tijd klaar zou zijn?

De heer **Siebers**: Correct. Zo'n keuze moet je dus in het voorjaar maken, in het begin van het jaar, om in december te kunnen rijden. Spoorlogistiek is heel complex, zeker internationaal, dus daar is één datum voor. In april worden die keuzes gemaakt om vanaf december in hetzelfde jaar te kunnen rijden.

Mevrouw **Vos**: In heel Europa maken alle vervoerders dezelfde keuze over de dienstregeling?

De heer **Siebers**: Ja, dat is helemaal op elkaar op elkaar afgestemd. Dan komen alle dienstregelingdeskundigen bij elkaar om de paden te verdelen, zoals dat zo mooi heet. Dat moesten wij op dat moment besluiten. Tegelijkertijd geldt dat je eigenlijk maar één pad hebt om tussen Amsterdam en Brussel, uiteindelijk, te rijden. Dat heeft te maken met drukte rond Schiphol, rond Rotterdam, bij de grens en tussen Antwerpen en Brussel. Eigenlijk was het dus heel moeilijk om twee alternatieven naast elkaar in stand te houden. Wij zagen daar wel een mogelijkheid toe, maar daar hadden we de hulp van onze collega's van NS Reizigers (NSR) voor nodig.

Mevrouw **Vos**: Hoe zag die mogelijkheid eruit?

De heer **Siebers**: Het is logistiek heel complex. Het kwam erop neer dat je een aantal aanpassingen zou moeten doen in de dienstregeling van NS Reizigers. Tegelijkertijd zou er, als ik het me goed herinner, een aantal paden van goederenvervoerders moeten worden aangepast. Dan zou dat wellicht kunnen. Echter, in diezelfde periode waren de collega's van NS Reizigers druk bezig met de zogenaamde "dienstregeling 2013". Die hele dienstregeling ging, om het populair te zeggen, op de schop omdat de Hanzelijn in gebruik werd genomen. Daardoor ging een derde van alle treinen op een andere manier en in een andere omloop rijden. Dat betekende heel veel extra uitdagingen voor NS Reizigers. Dat maakte dat het alternatief dat wij als HSA zagen voor NSR zeer complex was om uit te voeren. Dat maakte dat we dit op het niveau van de NS-directie moesten bespreken.



Daar moest die keuze worden gemaakt. Het ging mijn verantwoordelijkheid te boven. Het was iets bedrijfsonderdeeloverstijgends.

Mevrouw **Vos**: Het alternatief was dus dat u eigenlijk de Benelux-trein in stand wilde houden vanaf Amsterdam, desnoods ingekort tot Rotterdam. Dat was een soort terugvalsscenario. Klopt dat?

De heer **Siebers**: Wij wilden op dat moment proberen om bij voorkeur het hele pad in stand te houden, dus tussen Amsterdam en Brussel.

Mevrouw **Vos**: Voor de Benelux-trein?

De heer **Siebers**: Ja, voor de Benelux-trein. Naast Fyra.

Mevrouw **Vos**: Dat kon dus niet omdat die Hanzelijn er ook nog op moest?

De heer **Siebers**: Nee, de Hanzelijn ligt meer in het noordelijke deel van Nederland. Wilde de NS die optimaal gebruiken, moesten er allerlei andere routes aangepast worden, bijvoorbeeld tussen -- ik zeg maar wat -- Amsterdam en Groningen. Daardoor ging er al heel veel veranderen in de dienstregeling van NSR. Deze extra puzzel maakte de logistieke puzzel dusdanig complex dat de zorg van mijn collega van NS Reizigers was dat dat te veel van het goede zou zijn. Vandaar dat we dat toen hebben besproken op het niveau van de NS-directie.

Mevrouw **Vos**: U had ook nog andere terugvalsscenario's. Had u er bezwaar tegen dat die niet zijn uitgewerkt?

De heer **Siebers**: Die hebben we later nog onderzocht, maar daar gold eigenlijk hetzelfde voor: dat ze voor NS Reizigers te complex waren. Bovendien hadden we daar ook de hulp van onze Belgische collega's voor nodig, terwijl die dat niet de hoogste prioriteit vonden. Wij waren dus continu op zoek naar die alternatieven. Op enig moment kun je echter niet alle opties meer open houden, gegeven de manier waarop de dienstregeling werkt.

Mevrouw **Vos**: Hebt u in het gesprek met de NS-directie nog bezwaren kenbaar gemaakt?

De heer **Siebers**: Ik heb uitgebreid gepleit voor het in stand houden van dat alternatief. Tegelijkertijd begreep ik het dilemma. Een dilemma is per definitie een keuze tussen twee moeilijke opties. Ik begreep de afweging dus. Dat neemt niet weg dat ik natuurlijk graag het alternatief wel in stand had gehouden. Ik begreep echter tegelijkertijd dat het niet kon.

Mevrouw **Vos**: Was u in de positie om het tegen te houden, als HSA? Stel dat u echt had gedacht dat het niet kon, had u dan een positie gehad om tegen de NS-directie te zeggen ...

De heer **Siebers**: Als ik had gevonden dat het echt niet kon, had ik daar wat van gezegd. Ik ga niet iets doen wat niet kan. We hadden op dat moment informatie over de voortgang van de treinen, van de V250's. Die hebben we gewogen met het alternatief. Wij wilden per definitie een alternatief in leven houden. Dat had echter zo'n impact op het spoor in Nederland dat de afweging op deze manier is gemaakt in de directie. Het was zonde, maar tegelijkertijd ook begrijpelijk. Ik kon daar dus wel mee leven.

Mevrouw **Vos**: U kon ermee leven, maar u hebt wel veel bezwaar gemaakt.

De heer **Siebers**: Ja, ik heb wel bezwaar gemaakt. Tegelijkertijd heb je op enig moment -- ik weet hoe de dienstregeling werkt -- dat soort afwegingen te maken. Dan is het iets wat mijn verantwoordelijkheid of in elk geval mijn bedrijfsonderdeel overstijgt. Dat bespreek je met elkaar en daar probeer je met alle wijsheid en deskundigheid een verstandige keuze in te maken. Zo voelde dat op dat moment wel.

Mevrouw **Vos**: U bent als HSA uiteindelijk gedwongen om alles op alles te zetten om die V250, die Fyra, te laten rijden, terwijl u eigenlijk liever iets anders had gedaan.

De heer **Siebers**: Ik zei zonet al dat wij continu bezig waren met alternatieven. We keken naar de TRAXX'en en naar de TGV's. Zo keken we ook naar dit alternatief. Tegelijkertijd moet je op enig moment keuzes maken. In de ideale wereld houd je natuurlijk alle opties open, maar er was geen ideale wereld. Je moet dus op enig moment keuzes maken.

Mevrouw **Vos**: Begrijp ik goed dat het op zich in theorie wel kon, maar dat het uiteindelijk niet is gedaan?

De heer **Siebers**: In theorie had het gekund, maar dat is theorie, met de deskundigheid die wij hadden samen met NS Reizigers. Er kwam daar op tafel nog een aantal belangrijke elementen bij. Die maakten in elk geval de zorg bij mijn NSR-collega groot dat het niet zou passen. Dit is niet een soort exacte wetenschap. Het is een inschatting op basis van allerlei elementen. Zo'n grote wijziging in de dienstregeling is een heel complex verhaal.

Mevrouw **Vos**: Het is dermate wiskundig dat het wel een exacte wetenschap lijkt, maar het is het toch niet.

De heer **Siebers**: Daar moet je altijd scherp op blijven, dat klopt. Je probeert het wel zo exact mogelijk te maken, maar je moet ook goed blijven luisteren naar het gevoel dat erbij zit.

Mevrouw **Vos**: Ik probeer goed te begrijpen hoe het ging. U had eigenlijk een ander advies gegeven, maar de belangen van NS Reizigers domineerden in dit geval. Uiteindelijk kon HSA niet haar eigen plan doordrukken.

De heer **Siebers**: Doordrukken sowieso niet.

Mevrouw **Vos**: "Doordrukken" is het verkeerde woord. NS Reizigers domineert dan in elk geval.

De heer **Siebers**: Zo heb ik het niet ervaren. Het was een dilemma. Daarin heb je twee moeilijke dingen tegen elkaar af te wegen. Als het niet moeilijk was, hadden we het daar niet besproken. Toen is uiteindelijk deze keuze gemaakt.

Mevrouw **Vos**: De keuze is gemaakt door NSR en niet door HSA.

De heer **Siebers**: Nee. De keuze is gemaakt door de NS-directie, alle belangen overwegend.

Mevrouw **Vos**: Alle belangen overwegend is dus het advies van HSA niet overgenomen?

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Maar in theorie, in het achterhoofd houdend dat het complex is, had een andere keuze gemaakt kunnen worden? Dat wel?

De heer **Siebers**: Nou, wij zagen mogelijkheden. Het is koffiedik kijken, of hypothetisch. Ik weet niet hoe dat zich verder had ontwikkeld. Dat was in elk geval wat wij graag hadden gewild op dat moment.

Mevrouw **Vos**: Oké. HSA zelf had in november 2011 besloten om nog geen concrete startdatum te noemen, vanwege de onzekerheden over de levering van het materieel. Die planning verschoof de hele tijd. Waarom was het dan mogelijk om in december wel een startdatum vast te stellen zonder die Benelux-trein achter de hand te houden?

De heer **Siebers**: Wij hadden een aantal scenario's klaarstaan. Afhankelijk van het moment waarop de treinen beschikbaar zouden zijn, konden we die scenario's invoeren. Ook in de besluitvorming rondom maart 2012 hadden we dus een aantal scenario's. Eén daarvan hebt u al genoemd. Dat was in september starten met Amsterdam-Rotterdam en in december naar Brussel

gaan rijden. Er was ook nog een alternatief om dat nog een stap later te doen. Bij voorkeur niet, maar het had wel gekund.

Mevrouw **Vos**: Om niet in september te gaan rijden met de V250, de Fyra?

De heer **Siebers**: Maar in december.

Mevrouw **Vos**: In december. Dus om alles, zeg maar, een halfjaar op te schuiven?

De heer **Siebers**: Ja. Althans een aantal maanden.

Mevrouw **Vos**: Dat kon ook met die dienstregeling die in maart werd vastgesteld?

De heer **Siebers**: Ja. Dat kon wel, omdat je het daar maar over één pad hebt. Het was overigens ook heel kundig werk van onze dienstregelingmensen dat zij dat voor elkaar kregen, want doe je ook maar niet even zo. Daar hadden we gelukkig wel extra flexibiliteit mee weten te creëren.

Mevrouw **Vos**: Nog even over die dienstregeling. In december 2012 zou dus niet alleen de Fyra naar Brussel gaan rijden, maar zou ook de Hanzelijn opengaan. Dat hebt u net gezegd. Dat was de nieuwe spoorlijn van Zwolle naar Lelystad. De treinen zouden doorrijden naar Schiphol en Den Haag over hetzelfde traject als waar de Benelux-trein gebruik van maakte. Welke rol speelde nu die binnenlandse dienstregeling bij het besluit van de NS-directie over de startdatum van de V250-trein?

De heer **Siebers**: Wat ik net zei: dat was de afweging om de Benelux-trein in stand te houden als optie of niet. De Benelux-trein heeft ook een binnenlandse functie, tussen Amsterdam, Rotterdam en Schiphol.

Mevrouw **Vos**: Ik bedoel eigenlijk dat die Hanzelijn er kwam en dat daardoor de Benelux-trein er niet meer kon zijn.

De heer **Siebers**: Doordat de Hanzelijn er kwam, werd een derde van de totale dienstregeling van NS Reizigers -- dan heb je het over duizenden treinen per dag -- totaal veranderd. Dat bracht allerlei risico's met zich mee. Het betekende namelijk dat op het stuk waarop wij met de V250 zouden gaan rijden ook veel van de dienstregeling zou gaan wijzigen. Die combinatie maakte dat het extra risico van het in stand houden van de Benelux-trein als te groot werd ervaren.

Mevrouw **Vos**: Dat werd te groot ervaren door de NS-directie?

De heer **Siebers**: Ja, in overleg met de collega van NS Reizigers.

Mevrouw **Vos**: Dat besluit wordt dus op dat niveau genomen en daar is HSA adviserend in, hooguit?

De heer **Siebers**: Wij brengen natuurlijk onze deskundigheid en voorkeuren in, maar dit konden wij niet in isolement doen. Hier hadden wij onze collega's van NS Reizigers voor nodig.

Mevrouw **Vos**: U had het net over de voorgestelde optie om de Benelux-trein desnoods maar tot Rotterdam te laten rijden -- dat zou ook kunnen -- gezien die Hanzelijn. Waarom is zelfs die optie niet achter de hand gehouden?

De heer **Siebers**: Omdat daar hetzelfde voor gold: het was complex. Ik moet daaraan toevoegen -- dat geldt ook voor de Benelux-optie -- dat onze Belgische collega's er geen voorstander van waren. Dat kwam er nog een keer bij.

Mevrouw **Vos**: Waarom wilden de Belgen dan niet dat in elk geval tot Rotterdam werd doorgereden?

De heer **Siebers**: Die hadden voldoende vertrouwen in de V250 en vonden het niet verstandig om er een alternatief naast te houden.

Mevrouw **Vos**: Hadden de Belgen er voldoende vertrouwen in dat die V250 op tijd klaar zou zijn om deze nieuwe dienstregeling te rijden?

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat betekende dus de facto dat er geen enkele terugvaloptie meer was?

De heer **Siebers**: Deze terugvalopties vielen daarmee af. Vervolgens zijn we met onze mensen gaan kijken wat we dan voor terugvalopties konden bedenken, binnen het scenario van de V250. We hebben toen geconcludeerd dat we het moesten zoeken in extra ruim plannen, dus in meer materieel tot je beschikking hebben om een dienstregeling te rijden. Op die manier kon dan zekerheid worden ingebouwd. Dat werd daarmee onze back-up.

Mevrouw **Vos**: U bent eigenlijk vanaf 2011 bezig om alternatieven te verzinnen voor het geval de V250 niet op tijd klaar is. U weet van NSFSC dat dat misschien wel het geval zou kunnen zijn. U zet dan alles op alles om toch maar een scenario te hebben om wel met die treinen te kunnen rijden en u weet dat u het in september en december moet doen. Had u daar weleens slapeloze nachten van?

De heer **Siebers**: Nee, geen slapeloze nachten. Natuurlijk is het wel iets waar je dagelijks mee opstaat en mee naar bed gaat. Sowieso in die hele periode, maar zeker in 2012. In de periode waarin we die keuze maakten, kregen we het bericht van Financial Services, dat verantwoordelijk was voor de afname van de treinen en daar ook de deskundigheid voor had, dat het vertrouwen in AnsaldoBreda aan het toenemen was. Nogmaals, we wilden overal een plan B voor hebben. We hadden het dus liever in stand gehouden. Dit was echter wel het signaal dat we van Financial Services

kregen. In het besluit hebben we ook meegenomen dat de verwachting was dat de toelating van de treinen in de zomer zou worden verkregen -- dat is zo bewerkstelligd -- en dat we in september zouden kunnen gaan rijden met die trein. Zo niet, hadden we nog een terugvaloptie naar december. Ik heb volgens mij net al gezegd dat je bij voorkeur, in de ideale wereld, alle opties openhoudt. Je moet op een gegeven moment echter sowieso -- en zeker in een complex logistiek iets als het spoortraject tussen Nederland en België -- op een gegeven moment keuzes maken. Dan kun je niet meer alle opties openhouden.

Mevrouw **Vos**: Nog even over de Belgen. U zei dat een van de alternatieven die u open had willen houden, de Benelux-trein tot Rotterdam was. U zei net dat de Belgen dat niet wilden. Waar baseert u dat op?

De heer **Siebers**: Op de gesprekken die we met onze Belgische collega's hadden.

Mevrouw **Vos**: Wie waren dat?

De heer **Siebers**: Dat was primair mijn counterpart: de directeur van NMBS Europe, zoals dat aan de Belgische kant heet.

Mevrouw **Vos**: Hoe heet hij?

De heer **Siebers**: Michel Jadot.

Mevrouw **Vos**: Wat was zijn reden om met die Benelux-trein te willen stoppen? Klopt het nu echt dat zij vertrouwen hadden in die V250, in die Fyra?

De heer **Siebers**: Dat zou u aan de heer Jadot moeten vragen. Zij vonden in elk geval onze behoefte om een back-up ernaast te houden minder belangrijk.



Mevrouw **Vos**: Wij hebben begrepen dat de Belgen paden achter de hand hadden gehouden voor die Benelux-trein. Dat klopt toch?

De heer **Siebers**: Dat is niet wat ik me kan herinneren uit die fase. Dat is later, toen we stopten met de Fyra, wel mogelijk gebleken, maar ik kan me niet uit die fase herinneren dat zij die paden achter de hand hielden.

Mevrouw **Vos**: In de fase waarin u sprak over deze back-up, dus de Benelux-trein in stand houden tot Rotterdam, zeiden de Belgen: dat willen we niet, want die V250 komt. Dat is wat u hebt gehoord van Michel Jadot?

De heer **Siebers**: Nu maakt u het explicieter dan ik het me kan herinneren. Ik zei dat het primair de afweging was die we met NS Reizigers maakten binnen de NS. Toen we alternatieven onderzochten, waren we wat verder in het jaar. Toen wisten we meer van de treinen. Onze Belgische collega's bleken dat minder belangrijk te vinden dan wij het vonden. Dat leek ermee te maken te hebben dat zij er meer vertrouwen in hadden. Het kan ook zijn dat zij op dat moment minder logistieke mogelijkheden zagen. Wellicht is het een combinatie van beide geweest.

Mevrouw **Vos**: Dat was de indruk die u had?

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Oké. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik heb nog één aanvullende vraag over het laatste. Als de heer Jadot toen geen treinpaden achter de hand hield, moet daar een zeker vertrouwen uit gebleken zijn, op dat moment in elk geval, bij hem en de Belgen in de Fyra.

De heer **Siebers**: Wat is uw vraag?

De heer **Elias**: Is dat wat u afleidde uit die gesprekken?

De heer **Siebers**: De besluiten die we rondom Fyra hebben genomen gedurende 2012 hebben we altijd intensief met onze Belgische collega's besproken. Dat deed ik niet alleen met mijn counterpart, maar dat deden ook onze technici met de technici van de NMBS. Hetzelfde gold voor het team van Financial Services. Dat deed dat samen met de inkoopdeskundigen van NMBS. De besluitvorming rondom het al dan niet starten met de Fyra, wanneer en hoe, hebben we altijd volledig transparant en in volledige overeenstemming met onze Belgische collega's gedaan.

De heer **Elias**: Daar bleek in elk geval vertrouwen uit in de Fyra.

De heer **Siebers**: Vertrouwen altijd met de opmerking erbij dat alle mensen die te maken hebben gehad met de introductie van een trein -- laat staan een hogesnelheidstrein, en laat staan een internationale hogesnelheidstrein -- weten dat een introductie van een trein een heel complex en spannend traject is, waarbij je top sharp moet zijn en je voorbereid moet zijn op dingen die je niet van tevoren had verwacht. We dachten niet een walk in the park te hebben. Alles overwegende -- met alle expertise rond de tafel, niet alleen van onszelf, maar met alle deskundigen uit de hele sector -- leverde dat ons beiden voldoende vertrouwen op om te gaan rijden, uiteindelijk.

De heer **Elias**: Oké. Kort voordat de beslissingen over de dienstregeling werden genomen, hadden de Staat en de NS een onderhandelakkoord gesloten. Was er sprake van invloed van dat onderhandelakkoord op de besluitvorming over de startdatum van het rijden?

De heer **Siebers**: Nee.

De heer **Elias**: Kunt u dat toelichten? Het was dus louter operationeel, met wat u net vertelde over die Hanzelijn en het kernnet? Er stond op geen enkele manier druk op de besluitvorming vanuit dat onderhandelakkoord?

De heer **Siebers**: Nee, niet dat ik weet.

De heer **Elias**: Er ontstaat dan toch een soort paradox. Het beter benutten van het kernnet is lastig voor HSA.

De heer **Siebers**: Dat was in de kern het lastige van die keuze.

De heer **Elias**: Welke rol speelde de financiële afwegingen in dat besluit?

De heer **Siebers**: Wat ik net zei: niet.

De heer **Elias**: Dat gold voor alle spelers die daar aan tafel zaten?

De heer **Siebers**: Voor zover ik weet wel, ja.

De heer **Elias**: Het was natuurlijk een steekspel tussen onderlinge belanghebbenden van NS. Die hadden natuurlijk begrip voor elkaars standpunt, maar kwamen tegelijkertijd wel voor het eigen winkeltje op. Daar speelden de financiën geen rol bij?

De heer **Siebers**: Nee, niet dat ik weet.

De heer **Elias**: In hoeverre had het besluit over de startdatum te maken -- dat zal dan ook wel niet zo zijn, maar ik wil het u toch expliciet vragen -- met het feit dat de concessievergoeding betaald moest gaan worden?

De heer **Siebers**: Dat had daar ook niet mee te maken. Nee. Punt.

De heer **Elias**: Hebt u er enige kennis of wetenschap van of hebt u gehoord dat er druk door de Staat of vanuit de politiek was op die besluitvorming toen, om per december 2012 de dienst Amsterdam-Bussel te starten?

De heer **Siebers**: Daar kan ik een paar dingen over zeggen. Dit bedrijf, deze lijn, deze trein was natuurlijk al jaren onderwerp van aandacht van de politiek

en de maatschappij. Die uitgebreide belangstelling voelden wij natuurlijk elke dag.

De heer **Elias**: Mag ik "uitgebreide belangstelling" vertalen met "hete adem in de nek"?

De heer **Siebers**: Het was niet zozeer een hete adem in de nek, maar er was wel veel maatschappelijke aandacht voor en dat voel je. Dat merkten onze mensen in de trein ook. We stonden menigmaal in de krant en dan krijgen onze conducteurs dat geregeld terug van de klanten. Ja, natuurlijk leefde dat ontzettend in ons bedrijf. Dat is wat anders dan dat dat onze keuzes heeft beïnvloed. Het financiële aspect was nu net juist opgelost met het onderhandelakkoord. Daarmee was het dreigende faillissement eind 2011 gelukkig van tafel.

De heer **Elias**: Oké.

Mevrouw **Vos**: Dan gaan we verder met de relatie tussen HSA en NSFSC. NSFSC is de leasemaatschappij die de treinen koopt en HSA leaset ze van NSFSC. Er was besloten dat de Fyra in december 2012 van start zou gaan, de dienstregeling tussen Amsterdam en Brussel, maar HSA had nog helemaal geen treinen op het moment dat dat besluit genomen werd. Die waren nog niet toegelaten en ook nog niet afgenomen. Dat moest u nog organiseren met de mensen van NSFSC. Vanaf december 2011 leent HSA dan twee treinen van AnsaldoBreda om de voorbereidende ritten uit te voeren. Een belangrijk onderdeel is het uitvoeren van ritten om de bedrijfszekerheid, met andere woorden de betrouwbaarheid, van die treinen uit te proberen. Onze vraag is of het koopcontract dat NSFSC had gesloten, niet voldoende garandeerde dat er bedrijfszekere treinen zouden worden geleverd.

De heer **Siebers**: Het is belangrijk om daar een onderscheid in te maken. De verantwoordelijkheid voor de technische kant van de treinen lag in eerste instantie natuurlijk bij de fabrikant -- dat is de primaire verantwoordelijkheid

van een leverancier -- en secundair bij Financial Services die namens NS en NMBS die treinen afnam, die daar de expertise voor had en daar de verantwoordelijkheid voor droeg. Wat wij toen wilden, lerend van introducties van andere treinen, is wat we een "integraal proefbedrijf" noemden, waarin we juist andere zaken testten dan de technische kant van de trein, bijvoorbeeld logistieke zaken en praktische dingen: hoelang duurt het om van de werkplaats in de Watergraafsmeer naar Amsterdam Centraal te komen, en ook familiarisatieritten voor onze conducteurs en machinisten, inclusief opleidingen en trainingen voor ons rijdend personeel. Daar wilden we graag die treinen voor gebruiken. Dat waren dus andere zaken dan de technische kant van de treinen, want die waren de verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda en Financial Services. We deden dat lerend van andere introducties van treinen. Hoe sneller je daarmee begint, hoe meer je over die treinen weet. Los van de techniek, weet je hoe het operationeel werkt.

Mevrouw **Vos**: Ik snap dat je dat wilt doen. In het contract was echter afgesproken dat er afnameritten moesten worden gereden voordat de treinen werden overgenomen. Ik kan me zo voorstellen dat je in die afnameritten dit soort zaken onderzoekt. Die afnameritten zijn er geweest. Waren die niet voldoende om te weten te komen wat de bedrijfszekerheid was van die trein?

De heer **Siebers**: De afnameritten richtten zich op de technische kant van het verhaal. Waar wij ons met dat integrale proefbedrijf op richtten, was veel meer het totale logistieke en operationele proces. Dat gaat over meer dan alleen de vraag of de trein rijdt van A naar B, maar bijvoorbeeld ook over hoe hij interfereert met de verschillende perrons, om maar even een simpel voorbeeld te geven, en voor training en opleiding van onze machinisten.

Mevrouw **Vos**: Vanaf wanneer realiseerde u zich dat u dit soort bedrijfszekerheidsritten moest gaan doen?

De heer **Siebers**: Ik weet het niet meer exact wanneer we dat hebben bedacht, maar dat was voor die loan-and-usefase eind 2011, voor zover ik me kan herinneren. Dat deden we kijkend naar en lerend van andere

introducties om ons heen. We wisten dat elke introductie van een nieuwe trein spannend is.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat u een proefbedrijf moest gaan uitvoeren. Dat waren die bedrijfszekerheidsritten. Wist u ook dat dat veel meer tijd zou gaan kosten?

De heer **Siebers**: We hebben dit zelf bedacht. Het bestond niet en was niet gecontracteerd, dus ook niet wettelijk vastgelegd. We deden het on top of alle andere zaken die er al waren. Als u het mij toestaat, zou ik graag kort toelichten hoe dat hele traject gaat. Ik zal het kort houden.

Mevrouw **Vos**: Het proefbedrijf komt nog aan de orde. Ik heb er nog één vraag over en dan zal mijn collega verder gaan. Als ik het goed begrijp dan deed u niet alleen een integraal proefbedrijf, maar voerde u ook operationele verificatieritten uit.

De heer **Siebers**: Dat doet Financial Services, dat de treinen afneemt. Dat gebeurt bij de afname van elke trein.

Mevrouw **Vos**: Dat is dan ook nodig? Stond dat ook in het contract van NS Financial Services, dat zij dat zouden doen?

De heer **Siebers**: Nu ben ik even overvraagd, maar volgens mij stond het in het contract van Financial Services.

Mevrouw **Vos**: We gaan verder. Toen HSA uiteindelijk zelf met die geleende treinen ging rijden, de treinen zij december 2011 leende, kwamen er betrouwbaarheidsproblemen aan het licht die tot dan toe onbekend waren. Waren die nu eerder onbekend omdat HSA geen directe relatie met AnsaldoBreda had, tot dan toe?

De heer **Siebers**: Dat vind ik een lastige vraag om te beantwoorden. Ik weet wel dat we dit juist deden om dit soort zaken naar boven te krijgen. Daarom

wilden we juist die treinen in zo'n integraal proefbedrijf rijden. Dat wilden we niet om de technische kant te bekijken, maar vooral om te bekijken hoe de trein het in het echt zou doen.

Mevrouw **Vos**: Schrok u van de problemen die opkwamen?

De heer **Siebers**: Nee. Het waren, zo werd mij verteld, hetzelfde soort items die altijd bij nieuwe treinen naar boven kwamen. Bovendien veranderden ze niet gedurende de periode. Het waren natuurlijk wel belangrijke onderwerpen, maar het waren geen dingen die ons verbaasden.

Mevrouw **Vos**: Waren het, in vaktermen, kinderziektes of structurele problemen die u toen zag?

De heer **Siebers**: Dat waren kinderziektes. Die zijn helaas onderdeel van het feit dat je met nieuwe treinen begint. Helaas is dat bij alle treinen en bij alle leveranciers het geval, dus daar ben je op voorbereid. Ik heb zelf tien jaar in de luchtvaart gewerkt. Ik vond dat zelf, toen ik net in het spoor begon, ook opvallend. Ik heb later wel begrepen hoe dat komt. Dat is eigenlijk om twee redenen, kort gezegd: er is geen Europese standaard, zoals die bijvoorbeeld in de luchtvaart wel wereldwijd geldt, en er worden steeds kleine series besteld, ook door veranderende wetgeving. Dat maakt dat elke serie weer opnieuw door een zogenaamde "badkuipkromme" van kinderziektes heen moet. In de luchtvaart is dat helemaal uitgetest en uitontwikkeld, met bijvoorbeeld een 737 of een A320. Bij nieuwe vliegtuigtypes, bijvoorbeeld een A380 of de Dreamliner van Boeing, zie je ook zo'n traject van kinderziektes. Helaas heb je daar in de spoorwereld altijd mee te maken, omdat je steeds een kleine serie met nieuwe standaarden moet introduceren. Daar waren wij, en alle deskundigen, dus op voorbereid.

Mevrouw **Vos**: Wie zei, toen u uiteindelijk die proefritten ging maken, dat het bekende problemen waren en dat ze verwacht waren?

De heer **Siebers**: Een combinatie van Financial Services, onze eigen mensen en die van de NMBS.

Mevrouw **Vos**: Wie van Financial Services zei dat? Weet u dat nog?

De heer **Siebers**: Ik zat elke twee weken met mijn collega's van Financial Services en onze projectmanagers aan tafel. Dat is daar meerdere malen besproken.

Mevrouw **Vos**: Hebben we het dan over de heer De Leeuw?

De heer **Siebers**: De heer De Leeuw was daar en de heer Van Dijk was daar ook.

Mevrouw **Vos**: Die hadden u al gewaarschuwd: dit gaat er waarschijnlijk gebeuren, want dat weten wij?

De heer **Siebers**: Zo gaat dat soort gesprekken niet. Daar zit alle deskundigheid, inclusief NedTrain, aan tafel. Er wordt gekeken wat de items zijn, hoe die opgelost moeten worden, of er dingen in zitten die ons verrassen ja of nee, wat we eraan gaan doen, wat de doorlooptijd ervan is, et cetera. Zo hebben we daar gesproken.

Mevrouw **Vos**: Was het koopcontract voldoende afgestemd op de belangen van HSA? HSA heeft natuurlijk belang bij een snelle snel geleverde en bruikbare trein. Zat dat voldoende in het koopcontract van NSFSC?

De heer **Siebers**: Ik ben geen deskundige op koopcontracten, dus ik weet niet of het voldoende was of niet. Ik weet niet of een ander contract ons beter had geholpen. Feit was wel dat het een heel strak contract was, dat, naar ik begreep van de collega's van Financial Services, niet veel ruimte liet om dingen aan te passen gedurende de rit. Ik kan daar geen waardeoordeel over geven, of dat daarmee een slecht of een goed contract was.



Mevrouw **Vos**: Er was weinig ruimte om dingen aan te passen. Hebt u daar nog discussies over gehad met NSFSC, bijvoorbeeld als HSA iets ontdekte dat misschien toch nog anders zou moeten?

De heer **Siebers**: Ja. Een integraal proefbedrijf was bijvoorbeeld niet voorzien in het contract. We hebben zeker met onze collega's van Financial Services gesproken over de vraag hoe we dat toch voor elkaar konden krijgen. Dat soort gesprekken heeft zeker plaatsgevonden.

Mevrouw **Vos**: In de tijd en ook met welke treinen?

De heer **Siebers**: Ja, ook.

Mevrouw **Vos**: Waren er nog meer onderwerpen die werden bediscussieerd? U sprak elkaar om de twee weken.

De heer **Siebers**: Zoals ik zei, kwam alles rondom de V250 daar op tafel. Tenminste, ik denk alles. We hadden in elk geval alle deskundigheid daar om tafel zitten.

Mevrouw **Vos**: Waren de belangen van NSFSC en die van HSA in dit Fyra-project voldoende in lijn met elkaar? Ik kan me zo voorstellen dat omdat je een ander type bedrijf bent, die belangen af en toe wel eens botsen.

De heer **Siebers**: Die botsen absoluut wel eens. Ja, absoluut.

Mevrouw **Vos**: Waar botsten ze dan wel eens?

De heer **Siebers**: Op het snijvlak van wat wij operationeel wilden en wat Financial Services dacht dat contractueel mogelijk of verstandig was.

Mevrouw **Vos**: Hebt u daar een voorbeeld van?

De heer **Siebers**: Zo'n bruikleenovereenkomst, zo'n loan-and-useovereenkomst, is daar een goed voorbeeld van.

Mevrouw **Vos**: Waar zit dan precies de belangentegenstelling?

De heer **Siebers**: Wat ik net zei: het contract gaf daar geen mogelijkheid voor. Financial Services was bang dat je, als je het contract ging aanpassen, daarmee ook AnsaldoBreda de ruimte gaf om wellicht onder het contract uit te komen en in elk geval meer ruimte in het contract te nemen. Dat was hun zorg en ook hun expertise. We zochten met elkaar naar een oplossing.

Mevrouw **Vos**: Kan ik het zo omschrijven: NS Financial Services had een juridisch behoorlijk dichtgetimmerd contract en de praktijk van de vervoerder paste daar niet altijd op, omdat alles wat je juridisch bedenkt niet helemaal overeenkomt met wat er later misschien nodig is.

De heer **Siebers**: Ja. Correct.

Mevrouw **Vos**: We hebben eerder deze week de heer Roelofs hier horen verklaren dat de trein niet paste binnen de gebruiksvoorwaarden van NS, maar wel voldeed aan de koopovereenkomst. Vielen er eigenlijk gaten tussen de koopovereenkomst en de gebruiksvoorwaarden van de NS?

De heer **Siebers**: Dat kan ik niet zo een-twee-drie plaatsen, wat hij daarmee bedoelde.

Mevrouw **Vos**: Dit soort zaken. De koopovereenkomst zegt dat de trein op een bepaald moment geleverd moet worden -- dat is een zwart-witbeslissing -- terwijl je vanuit de NS misschien wat meer zou willen proefrijden en eerder zo'n trein zou willen uitproberen. Dat zou zo'n gat kunnen zijn.

De heer **Siebers**: Dat was een gat, zoals ik net al zei, maar ik weet niet of hij daarop doelde.

Mevrouw **Vos**: Waren er nog meer voorbeelden dan alleen het integraal proefbedrijf van dingen die HSA nodig had, maar die niet in het contract zaten?

De heer **Siebers**: Niet dat ik zo een-twee-drie kan bedenken, maar wellicht hebt u iets in gedachten.

Mevrouw **Vos**: Het grote probleem lijkt mij dat HSA snel wilde rijden. De trein was natuurlijk wat vertraagd. Ik ben benieuwd hoe de discussie met NSFSC ging. HSA wil snel gaan rijden -- die heeft een concessie in haar nek hijgen -- en NSFSC begeleidt de bouw van die trein. Dat duurt maar en duurt maar. Hebt u discussies gehad over wat daarover in het contract stond?

De heer **Siebers**: Zoals ik vertelde, zaten we elke twee weken aan tafel. Daar hadden we het over de vraag hoe wij die treinen in gebruik konden nemen. Daarvoor zijn ze gekocht. Dat is ook wat Financial Services wilde, wat wij wilden, wat NedTrain wilde en wat onze Belgische collega's wilden. Daarvoor zaten we daar rond de tafel. Dat neemt echter niet weg dat het uitgangspunt voor de verschillende partijen een ander is. Het contract was daar een belangrijk element in. Daar spraken we met elkaar over.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat er verschrikkelijke discussies hebben plaatsgevonden.

De heer **Siebers**: Ik zei "verschillende". Althans, dat geloof ik. Ik kan me niet herinneren dat ik "verschrikkelijk" zei, maar dat kunnen we vast nog checken.

Mevrouw **Vos**: U kunt zich niet meer herinneren waar die discussies over gingen?

De heer **Siebers**: Wat ik net zei ...

Mevrouw **Vos**: Dit is één voorbeeld.

De heer **Siebers**: Die gingen over de bruikleenovereenkomst, maar ook over alle andere operationele zaken: hoe gaat het met de planning van de treinen, wat voor maatregelen nemen we in Italië en in Nederland en noem het maar op. Dat kwam daar allemaal ter sprake.

Mevrouw **Vos**: Ja, maar uiteindelijk bent u dan afhankelijk van NSFSC, en NSFSC dan van de projectleider, om dat allemaal voor elkaar te krijgen, om uw belangen door te vertalen naar uiteindelijk de treinenbouwer?

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

Mevrouw **Vos**: Leefde binnen HSA de behoefte om wat meer met AnsaldoBreda samen te werken?

De heer **Siebers**: Ja, die behoefte leefde zeker.

Mevrouw **Vos**: Hoe hebt u dat kenbaar gemaakt? Waar zat die behoefte?

De heer **Siebers**: Die behoefte bestond al langer. Onze behoefte was eigenlijk om ervoor te zorgen dat dit project volledig integraal zou worden aangestuurd, vanuit NS-optiek dan. Dus niet drie verschillende partijen, maar één integrale aansturing.

Mevrouw **Vos**: De drie verschillende partijen zijn?

De heer **Siebers**: Dat zijn NedTrain, Financial Services en HSA.

Mevrouw **Vos**: En dan Lloyd's nog, ingehuurd?

De heer **Siebers**: Dat deed Financial Services. Ik bedoel de drie partijen binnen NS. Daar hebben mijn voorgangers voor gepleit, nog voor ik startte als directievoorzitter. Dat gebeurde helaas niet. Ik heb dus, toen ik begon als directievoorzitter, dat tweewekelijkse overleg gestart, om op die manier die integraliteit rond de tafel te krijgen. Op die manier probeerden we de

behoefte die we hadden om dichterbij AnsaldoBreda te komen vorm te geven.

Mevrouw **Vos**: Wat wilde u met AnsaldoBreda regelen of wat wilde u AnsaldoBreda vragen?

De heer **Siebers**: We wilden de kennis krijgen die we uiteindelijk in dat proefbedrijf hebben weten te organiseren. We wilden zo veel mogelijk kennis over de treinen krijgen, zodat we het hele traject van opleiden van mensen, wat gewoon een lang traject is, goed zouden kunnen voorbereiden. We wilden ook alle andere logistieke en operationele zaken goed kunnen voorbereiden.

Mevrouw **Vos**: Die kennis zou je in theorie allemaal van NSFSC moeten krijgen.

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: In theorie. Kreeg u die niet van NSFSC of was die vertaalslag te lastig?

De heer **Siebers**: Het is fijn als mensen met elkaar deskundigheid kunnen uitwisselen. Hier was contractueel voor een andere manier gekozen. Uiteindelijk hebben we dat zo goed mogelijk proberen te benaderen met dat tweewekelijkse overleg. Dat was in elk geval de behoefte die we hadden.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat de uitgangspunten van HSA en NSFSC anders was. Kunt u toelichten waarom er verschil zat in de uitgangspunten?

De heer **Siebers**: U zei het zelf al: het contract maakte dat niet alles wat wij het liefst zouden willen direct mogelijk was. Dat is een keuze voor een contract. Daarmee wil ik niet zeggen dat het een goed of een slecht contract was, want ik weet niet hoe een ander contract eruit had gezien. Dat was in elk geval de consequentie van dat contract.

Mevrouw **Vos**: Had u het idee dat NS Financial Services voldoende rekening hield met de belangen van HSA, bijvoorbeeld het belang van op tijd rijden voor de concessie?

De heer **Siebers**: Ja, dat idee had ik wel. Het waren af en toe stevige gesprekken, maar dat idee had ik wel.

Mevrouw **Vos**: Maar uiteindelijk is er vijf jaar vertraging bij de oplevering van die treinen.

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: En toch hebben ze voldoende rekening gehouden met de belangen van HSA?

De heer **Siebers**: Aan het begin van het gesprek zei ik dat die vertraging deels werd veroorzaakt door de lijnen en deels door AnsaldoBreda. Ik heb niet de indruk dat die vertraging werd veroorzaakt door Financial Services.

Mevrouw **Vos**: Maar Financial Services was de contractmanager, die dus AnsaldoBreda moest aansturen. Het is nog steeds niet helemaal duidelijk welk deel van de vertraging te wijten is aan AnsaldoBreda, maar dat was zeker wel een deel. Dat moet toch behoorlijk frustrerend zijn geweest voor HSA, dat het allemaal zo indirect moest.

De heer **Siebers**: De vertraging was sowieso frustrerend. Onze mensen zijn zeer betrokken. Die willen niets liever dan helpen om die trein te kunnen introduceren. Natuurlijk was het af en toe frustrerend. Tegelijkertijd was dat de situatie waarmee we te werken hadden. Dat was het feit waarmee we hadden te dealen, om het maar zo te zeggen.

Mevrouw **Vos**: Wat voor discussies hebt u daarover gehad? Hoe gaan die discussies dan?

De heer **Siebers**: Wat ik u zei. We zaten elke twee weken bij elkaar en dan werden al deze onderwerpen besproken. Dat waren stevige gesprekken, want het zijn serieuze onderwerpen. Uiteindelijk werden altijd wel de benodigde acties ondernomen.

Mevrouw **Vos**: Kreeg u voldoende en tijdig informatie over de planning?

De heer **Siebers**: Nee, dat hadden wij liever vaker gezien. De indruk die ik in elk geval van Financial Services kreeg, was dat dat meer aan AnsaldoBreda lag dan aan Financial Services.

Mevrouw **Vos**: Dat lag dus verderop en u kon uiteindelijk Financial Services niet verwijten dat u zo laat informatie kreeg.

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Daar gingen die gesprekken dan ook weer over?

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Is HSA voldoende betrokken geweest bij de bouw en de overname van de trein, om ervoor te zorgen dat die trein uiteindelijk voldoende bruikbaar zou zijn, als u nu terugkijkt?

De heer **Siebers**: Wij hadden in elk geval geen deskundigheid op het gebied van het bouwen van een trein, dus ik kan niet zeggen of wij daar wel of niet voldoende bij betrokken waren. Het was niet aan de orde en wij hadden ook niet de deskundigheid.

Mevrouw **Vos**: U was dus gewoon afhankelijk van NSFSC wat dat betreft?

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: De opmerking die u net maakte, over dat u wel wat meer zou willen weten, heeft meer te maken met het proefbedrijf en weten hoe de trein vervolgens in elkaar zit?

De heer **Siebers**: Correct.

Mevrouw **Vos**: Stond HSA met de andere onderdelen van NS die hierbij betrokken zijn, NedTrain en NS Financial Services, op gelijke voet of had HSA als gebruiker van de trein een bepalende stem, als er verschillen van inzicht waren?

De heer **Siebers**: Nee, we stonden op gelijke voet.

Mevrouw **Vos**: Hoe besluit je dan? Drie partijen op gelijke voet, dat is best lastig besluiten.

De heer **Siebers**: Dat is best lastig.

Mevrouw **Vos**: Hoe doe je dat dan?

De heer **Siebers**: Tegelijkertijd was het goede dat we allemaal met betrokken mensen te maken hadden. Het merendeel van de besluiten kregen we dus daar voor elkaar. Als er conflicten waren, in de zin dat er tegengestelde belangen waren, bespraken we die op het niveau van de NS-directie. Daarmee wil ik niet zeggen dat ik dat de ideale situatie vond, maar dat was de situatie op dat moment en die hebben we zo goed mogelijk proberen in te vullen.

Mevrouw **Vos**: Bedoelt u nu te zeggen dat het, als u er met zijn drieën niet uitkwam, werd geëscaleerd naar boven en dat dan de NS-directie de knoop doorhakte?

De heer **Siebers**: Correct.



Mevrouw **Vos**: Oké, dan hakte de NS de knoop door. Hoeveel zicht hadden HSA en NS nu op de daadwerkelijke prestaties van de Fyra toen de NS-directie in maart 2012 besloot om de Fyra in te zetten aan het eind van dat jaar?

De heer **Siebers**: Hoeveel ...

Mevrouw **Vos**: Hoeveel zicht was er op de echte prestaties van dat materieel, toen de NS-directie -- die hakte uiteindelijk, zoals u net zei, de knoop door -- besloot om die trein in december in dienst te nemen?

De heer **Siebers**: We hadden toen de eerste inzichten in de geleende treinen en we hadden de inzichten van Financial Services en van NedTrain. Die adviezen hebben wij meegenomen in de besluitvorming richting NS-directie.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat u dat inzicht had. Wat was de inhoud van dat inzicht ten aanzien van die twee geleende treinen?

De heer **Siebers**: De status van die trein op dat moment was dat het conform verwachting was, dat de issues die er speelden te verwachten waren en dat er een toenemend vertrouwen was in de planning van AnsaldoBreda, als ik het me goed herinner.

Mevrouw **Vos**: Even iets concreter: was de verwachting toen dat die treinen goed zouden gaan functioneren in december? Was dat op dat moment het inzicht?

De heer **Siebers**: Daar geldt weer voor wat ik net zei: bij elke nieuwe trein weet je dat er kinderziektes zullen zijn. Dat bewustzijn was er dus wel degelijk. Over de keuze die we toen hebben gemaakt, hebben we het net uitgebreid gehad. Ik had graag die back-up in stand gehouden. Dat was wat er speelde.

Mevrouw **Vos**: Ik vat de relatie tussen HSA en NSFSC, NedTrain en de NS-directie samen: u staat op gelijke voet, u had graag wat meer contact gehad met AnsaldoBreda als uiteindelijke gebruiker van die trein, maar dat kon niet vanwege het contract, omdat NSFSC een behoorlijk dichtgetimmerd contract had, u was afhankelijk van de informatievoorziening van NSFSC en als u er met zijn drieën niet uit kwam in het tweewekelijks overleg dan hakte de NS-directie de knoop door.

De heer **Siebers**: Ja, dan we bespraken we het in elk geval op directieniveau en dan gingen we weer verder.

Mevrouw **Vos**: Is er uiteindelijk op het directieniveau voldoende rekening gehouden met de belangen van HSA, zoals het voorgaande dat we hebben gesproken: de wens voor een back-up en de wens om wat meer bij AnsaldoBreda betrokken te zijn? Was dat voldoende?

De heer **Siebers**: Eh, ja.

Mevrouw **Vos**: U moet uiteindelijk dat fantastisch prestigieuze project gaan uitvoeren. Ik heb een beetje het idee -- corrigeer me als ik het niet goed begrijp -- dat uiteindelijk de speelruimte van HSA beperkt was.

De heer **Siebers**: Dat klopt. Dat had ik, zoals ik net zei, graag anders gezien, maar op enig moment is dat de werkelijkheid waar je mee te maken hebt. We hebben dat als realiteit aangenomen en zijn verder gegaan.

Mevrouw **Vos**: Toen bent u verder gegaan. Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb een vraag over de betrokkenheid van HSA. HSA heeft operationele kennis. Heeft zij ooit gezegd dat het verstandig geweest zou zijn om wat meer te kunnen samenwerken met AnsaldoBreda en met NSFSC? Heeft zij die wens geuit, juist vanuit de operationele kennis die er zat?

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe werd daarop gereageerd?

De heer **Siebers**: Daar hadden we het net over: dat kon slechts beperkt vanwege de risico's in het contract. Uiteindelijk hebben we daar een modus in weten te vinden met die loan-and-usetreinen. Dat was hoe erop werd gereageerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Er was dus vanuit het contract, zei u in het verhoor met mevrouw Vos, een beperking, maar u hebt wel gemerkt dat het in de praktijk daardoor lastig was.

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Je staat wel erg op afstand. Je hebt operationele ervaring en je bent straks verantwoordelijk voor de uitvoering. Het was dus wel een beperking, kijkend naar het proces?

De heer **Siebers**: Het is inderdaad een beperking, kijkend naar het proces. Tegelijkertijd geldt ook hier weer dat er een hele reeks van checks-and-balances in zat die ons goed vertrouwen gaf ten aanzien van de treinen. Het begint natuurlijk bij de leverancier, AnsaldoBreda, die deugdelijke treinen moet afleveren. Dat is zijn primaire reden van aansprakelijkheid. Dan heb je vervolgens Financial Services met zijn deskundigheid en contractuele verantwoordelijkheid, die weer deskundigheid inhuurt om het nog een keer beter te weten. Dat gebeurt aan Belgische kant ook. Aan de Belgische kant hadden we ook nog Belgorail. Dan heb je de twee toelating instanties: de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en DVIS in België. Dan hebben we ProRail in Nederland en Infrabel in België. Die toelating moet aan drie standaarden voldoen: een Europese, een Nederlandse en een Belgische. Die gaan alle drie op een verschillende manier en veranderen ook nog gedurende rit. Dat maakt het proces complex. Het prettige ervan is dat

je, doordat er op verschillende manieren wordt getoetst, weer een extra check hebt. Vervolgens hebben we nog de deskundigheid bij NedTrain en de twee vervoerders, HSA en NMBS. Er is dus een hele reeks van checks-and-balances, die ons een groot vertrouwen gaf ten aanzien van het inzicht dat wij in de treinen kregen. Daarnaast hebben we extra maatregelen genomen om toch nog extra voorbereid te zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt heel mooi in een minuut het hele brede veld geschetst van al de verschillende partijen en al de verschillende belangen. U zegt dat dat ook prettig was vanwege de checks-and-balances.

De heer **Siebers**: Ja, maar het was ook heel lastig.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was ook lastig, dus beide, was uw indruk. Hebt u op een moment dat u het lastig vond ooit echt geëscaleerd naar de NS-directie?

De heer **Siebers**: Over welk onderwerp?

Mevrouw **Bergkamp**: Over de complexiteiten van al die belangen. Uiteindelijk bent u aan het einde van de hele keten, van het hele proces, verantwoordelijk voor een betrouwbare en veilige dienst voor de reizigers. Ik kan me voorstellen dat er momenten zijn geweest waarop u misschien dacht: nou, op dit moment moet van hogerhand besloten worden.

De heer **Siebers**: Er is een aantal momenten geweest waarop we dat hebben gedaan. Verder was dat onderdeel van de manier waarop de spoorsector in elk geval op dat moment -- ik kan niet oordelen over hoe het nu is -- was georganiseerd. Wat we verder hebben gedaan -- dat was ook goed bekend -- ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, ik onderbreek u even. Mijn vraag was of u vaker hebt geëscaleerd naar de NS-directie, zoals op het moment dat die back-up er niet was en de Benelux-trein verviel. Zijn er, toen u van start ging -- we

hebben het over 2012 -- momenten geweest waarop u hebt geëscaleerd naar de NS-directie?

De heer **Siebers**: De Benelux-trein was in 2012. We hebben het over de eerdere afname van de treinen gehad. Dat speelde in 2012. Daarnaast hadden we een heel overleg ingericht waarin alle tien partijen elke maand rond de tafel zaten. Daar was de NS-directie ook van op de hoogte. Verder werden alle belangrijke besluiten over het introduceren van de treinen ook daar besproken.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Maar u hebt niet geëscaleerd omdat u meer betrokken wilde worden en u uw operationele kennis en verantwoordelijkheid meer wilde inbrengen in het proces?

De heer **Siebers**: Dat hadden we gedaan vlak voor ik aan tafel kwam in de rol van directievoorzitter. Daar was wederom aangegeven dat onze voorkeur ernaar uitging om het zo te doen. Toen hebben we de andere organisatieaanpak gekozen met strategisch overleg dat we elke twee weken hadden.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is dus wel geëscaleerd, voordat u in die positie kwam, omdat u met uw kennis meer betrokken wilde worden in dat proces?

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Was er voldoende tijd om mensen op te leiden voor dat proefbedrijf? Als we kijken naar de aankoop, zien we dat de levertijd heel krap was. Was er überhaupt in die hele planning tijd om mensen goed op te leiden voor een proefbedrijf? Was dat realistisch?

De heer **Siebers**: Zoals ik al zei, was daar geen standaard voor. Er was geen benchmark op grond waarvan je kon zeggen: je moet zoveel proeven draaien. Dat hebben we zelf bedacht.

Mevrouw **Bergkamp**: Je wilt niet voor niets zo'n proefbedrijf. Het doel is om achter een aantal dingen te komen. Mijn vraag aan u is of er voldoende tijd was om mensen op te leiden en of er voldoende tijd was voor dat proefbedrijf.

De heer **Siebers**: Ja, daar was voldoende tijd voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar was voldoende tijd voor. Dan gaan we naar een ander vraagstuk, namelijk de APTO-constructie: anticipated preliminary take-over. Dat wil zeggen dat je de treinen voortijdig overneemt. In april 2012 bespreekt de NS-directie het voornemen om treinen voortijdig over te nemen. De treinen voldeden toen nog niet aan de koopovereenkomst, er was een grote lijst met openstaande punten en de trein was ook nog niet toegelaten. Waarom werden treinen voortijdig overgenomen?

De heer **Siebers**: We hadden die loan-and-usetreinen. Op enig moment gaf AnsaldoBreda aan, die overeenkomst niet te willen voortzetten. Wij hadden goede ervaringen met die loan-and-usetreinen. We waren blij dat we die treinen konden gebruiken voor het proefbedrijf. Daarom zijn we met Financial Services rond de tafel gaan zitten om te bekijken of we op een andere manier over treinen konden blijven beschikken.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat de reden was dat AnsaldoBreda geen leentreinen meer beschikbaar wilde stellen. AnsaldoBreda zei op dat moment: je moet óf de treinen overnemen óf niet. Dat was een beetje de keuze?

De heer **Siebers**: Ik kan me dat niet exact herinneren. In elk geval wilden ze niet de afspraak over die leentreinen voortzetten, dus zijn we met Financial Services rond de tafel gaan zitten.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe reageerde NSFSC?

De heer **Siebers**: Het was in eerste instantie natuurlijk lastig, want "contract et cetera". Uiteindelijk hebben we daar een modus in gevonden. We hebben met elkaar rond de tafel gezeten. Toen is dit idee daaruit gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer De Leeuw zei in het verhoor dat NSFSC het niet wilde, maar dat HSA deze constructie wilde vanwege de deadline: in september van start gaan met de commerciële dienst Amsterdam-Rotterdam. Hij zei dat er een druk achter zat en dat de wens heel expliciet kwam van HSA, terwijl NSFSC dat eigenlijk niet wilde. Was dat ook uw indruk van die gesprekken daarover?

De heer **Siebers**: De wens om op eenzelfde manier met de treinen door te kunnen gaan als in de loan-and-useovereenkomst kwam van ons. Wij hadden niet de deskundigheid en ook niet de positie om daarover met AnsaldoBreda te onderhandelen. Dat was de verantwoordelijkheid van Financial Services. Uiteindelijk is dit door Financial Services bedacht en hebben wij gezamenlijk voorgesteld aan de NS-directie om dit zo te doen. Dit is dus wel degelijk met instemming van Financial Services gebeurd. Als die het er niet mee eens was geweest, was het niet gebeurd en had ik het ook niet gewild.

Mevrouw **Bergkamp**: Het kan ook zijn dat ze uiteindelijk instemden, maar dat ze er eigenlijk niet blij mee waren en in eerste instantie zeiden: nee, dat willen we niet. Is het zo gelopen?

De heer **Siebers**: Zoals ik de collega's van Financial Services kende, hadden zij het, als zij het echt niet wilden en niet verstandig vonden, ook niet gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het nog even niet over het eindbesluit. Uiteindelijk is er een aantal treinen voortijdig overgenomen. Merkte u dat NSFSC het eigenlijk liever niet wilde?

De heer **Siebers**: Ik zei net al -- dat gold voor meerdere elementen -- ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het even over deze constructie.

De heer **Siebers**: Het uitgangspunt bij al dit soort punten was per definitie een ander. Zij acteerden vanuit het contract en wij acteerden vanuit wat we wilden als vervoerder. Dat moest je dus elke keer bij elkaar brengen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag is volgens mij vrij concreet: was het nu zo dat NSFSC liever niet had gehad dat treinen voortijdig zouden worden overgenomen?

De heer **Siebers**: Dat herken ik niet. Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U merkte geen weerstand daar?

De heer **Siebers**: Geen andere weerstand dan we hadden vanwege het verschillende uitgangspunt. Dat wilde ik net toelichten.

Mevrouw **Bergkamp**: Zij zaten vaak in de weerstand, dus nu ook?

De heer **Siebers**: In de zin dat zij vanuit hun verantwoordelijkheid voor het contract een heel ander uitgangspunt hadden. Dat maakte het lastig, maar we wisten dat te overbruggen. Uiteindelijk heeft dat tot deze constructie geleid, die zij zelf hebben voorgesteld en ook hebben uitgevoerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Het verzoek kwam van HSA. Toen is NSFSC gaan meedenken over een oplossing, maar in feite heeft men wel aangegeven dat men dat liever niet wilde vanwege risico's. Herkent u dat niet?

De heer **Siebers**: Ik zei net al dat wij graag wilden doorgaan met die treinen voor dat proefbedrijf. We werden geconfronteerd met dit feit ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap wat u wilde ...



De heer **Siebers**: We hebben toen vervolgens aan Financial Services gevraagd hoe we dat zouden kunnen oplossen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was toen de eerste reactie van NSFSC?

De heer **Siebers**: Dat kan ik me echt niet meer herinneren. Ik kan me wel heel goed herinneren dat het een heel constructieve brainstorm was. Ik weet ook nog precies waar we zaten. Daar is dit uit voortgekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat de heer De Leeuw in het verhoor zei, namelijk dat NSFSC het niet wilde, herkent u dus niet?

De heer **Siebers**: Nee, dat blijkt ook niet uit de stukken. Nogmaals, zoals ik Financial Services ken: als ze iets niet zouden willen, zouden ze het ook echt niet doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het niet over de eindconclusie, namelijk dat er een aantal treinen APTO is overgenomen. Voor dit verhoor is het belangrijk om te weten of er weerstand was bij NSFSC tegen het voortijdig overnemen van de treinen of niet. U geeft in dit verhoor aan dat u daar niets van merkte.

De heer **Siebers**: Niets anders dan wat ik net aangaf, namelijk dat het vanuit het contract, wat hun primaire verantwoordelijkheid was, lastig was. Vervolgens zijn we met elkaar gaan nadenken over hoe we dat zouden kunnen oplossen. Daar is niet echt een ja of nee of een zwart-witantwoord op.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik merk het, ja.

De heer **Siebers**: Dat was hoe het ging.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus ze waren er niet blij mee. Mag ik het dan zo zeggen?

De heer **Siebers**: Eigenlijk ook niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat vonden ze er dan van? Goed idee, gaan we doen?

De heer **Siebers**: Uiteindelijk is dit idee uit hun eigen koker gekomen en hebben ze het zo voorgesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was nu hun eerste reactie?

De heer **Siebers**: Ik kan het nog een keer herhalen: dat zij dat vanuit hun contractuele rol lastig vonden. Tegelijkertijd begrepen ze wat wij wilden en hebben ze daar constructief aan meegewerkt. Ze hebben zelf deze APTO-constructie bedacht.

Mevrouw **Bergkamp**: U kunt zich dus wel herinneren wat hun eerste reactie was, namelijk dat het lastig was vanwege het contract.

De heer **Siebers**: Dat was niet anders dan bij andere elementen, want het was ook gewoon lastig vanuit het contract. U vroeg naar weerstand en dat vind ik daar wat te ver voor gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik het dan zo samenvatten: ze vonden het lastig, maar ze hebben uiteindelijk wel meegewerkt aan het vinden van een oplossing?

De heer **Siebers**: Ja, en ze waren er dus niet tegen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het duurt even, maar dan hebben we wel een samenvatting waar u zich in kunt vinden en dat vinden we belangrijk. Ik ga nog even terug naar de reden waarom is gekozen voor die voortijdige overname. U gaf aan dat AnsaldoBreda niet verder treinen wilde uitlenen. We hebben een notitie gelezen waaruit blijkt dat als u dit niet zou doen, starten met Amsterdam-Rotterdam per september en Amsterdam-Brussel

per december niet mogelijk zou zijn. Was dat ook niet gewoon de reden, dat u van start moest gaan en dat daarom die treinen nodig waren?

De heer **Siebers**: De treinen waren nodig om een zo betrouwbaar mogelijke dienstregeling te kunnen starten. Daar vonden we het heel belangrijk voor, dus zochten we naar mogelijkheden om door te gaan met waar we mee begonnen waren: dat proefbedrijf.

Mevrouw **Bergkamp**: Stel dat niet was afgesproken om in september van start te gaan, maar het jaar erop. Dan had je waarschijnlijk nooit zo'n constructie met elkaar gevonden.

De heer **Siebers**: Dat zul je nooit weten.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee? Als het een jaar later zou zijn, zou je ook treinen voortijdig overnemen die nog niet zijn toegelaten en met een lijst van ...

De heer **Siebers**: Dat hangt helemaal af van hoe het traject daarna was gelopen. Dat is echt hypothetisch.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had er niet mee te maken dat er een deadline was om van start te gaan in september 2012?

De heer **Siebers**: Daar had het wel mee te maken, maar u vraag was of het niet was gebeurd als dat later was gepland. Die vraag kan ik niet beantwoorden. Het had echter zeker te maken met de deadline.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had wel te maken met de deadline, geeft u aan?

De heer **Siebers**: Ja. Wij wilden natuurlijk zo goed mogelijk over die treinen kunnen beschikken.

Mevrouw **Bergkamp**: Vandaar mijn vraag of er dan ook was gekozen voor deze constructie als er geen deadline was.

De heer **Siebers**: Dat weet ik niet. Dat weet ik oprecht niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had in elk geval te maken met de deadline van september voor het van start gaan, met het opbouwen van ervaring. Vandaar dat dat belangrijk was. Wat waren nou de grootste risico's van deze constructie, dat je treinen overneemt die nog niet voldoen aan de koopovereenkomst?

De heer **Siebers**: De inschatting van Financial Services was dat die er niet waren en daarom hebben we dit ook kunnen doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zag geen risico's?

De heer **Siebers**: Ik niet. Financial Services had daar de verantwoordelijkheid voor. Ze waren tijdelijk toegelaten, dus we mochten ermee rijden zonder reizigers. Dat was vanuit het operationele aspect voor ons belangrijk. Vanuit het contractuele aspect zag Financial Services, voor zover ik me kan herinneren, daar geen bezwaar in. Daarom hebben we het ook zo kunnen voorstellen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat NSFSC geen risico's zag.

De heer **Siebers**: Nee. Ik ken het stuk natuurlijk niet meer uit mijn hoofd. Ik kan me herinneren dat we een stuk hebben gemaakt waarin een overzicht was opgenomen van restrisico's en dat die acceptabel waren en eigenlijk niet anders dan anders.

Mevrouw **Bergkamp**: Ze zagen het ook niet als risico dat de trein nog niet was toegelaten, bijvoorbeeld?

De heer **Siebers**: Niet dat ik mij kan herinneren. Ik zei net al dat er op dat moment een tijdelijke toelating was, zodat we met de APTO-treinen konden rijden. De verwachting was dat de definitieve toelating in de zomer zou

plaatsvinden. Dat is uiteindelijk ook gebeurd. Dat was de verwachting op dat moment.

Mevrouw **Bergkamp**: Zag u zelf risico's?

De heer **Siebers**: Nee. We hebben het net gehad over het nadeel van de organisatiestructuur. Het fijne was dan weer dat je weet dat de verschillende belangen ertoe leiden dat je op een verschillende manier naar hetzelfde onderwerp kijkt. Dat gaf mij er alleen maar meer vertrouwen in dat we op een verstandige manier bezig waren. Het gaf onze mensen ook de gelegenheid om zo veel mogelijk met die treinen te kunnen doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ging bij het tijdelijk overnemen niet alleen om het feit dat de treinen nog niet waren toegelaten, maar ook over een behoorlijke lijst met openstaande punten waarop de treinen nog niet voldeden. Ik noemde bij de heer De Leeuw het voorbeeld van het kopen van een televisie. Dan ben je heel blij dat er garantie op zit, omdat je terug kunt gaan als die televisie kapot mocht gaan. In dit geval wist je eigenlijk al dat er een aantal mankementen was, een aantal openstaande punten. Ik heb het dan over de aandrijving, de tractie, het beveiligingssysteem, de remmen en de deuren. Dat waren eigenlijk allemaal problemen die toen al bekend waren. Er was ook een lijst -- een behoorlijke lijst, als ik de heer De Leeuw citeer -- met allerlei openstaande punten, over afwerkqualiteit en de bouwqualiteit. Neem je daar dan geen risico mee door het eigenaarschap eerder over te nemen?

De heer **Siebers**: Ik ben geen jurist, maar voor zover ik me kan herinneren, namen we het eigenaarschap niet over. Het klopt dat er een lijst was met openstaande punten. Ook dat is echter niet ongebruikelijk voor nieuwe treinen, zo is mij verzekerd. Dat gebeurt bij elke nieuwe trein. Om dan ook een vergelijking te maken: als je een nieuwbouwhuis koopt, is er ook altijd een nawerklijst. Dat neemt niet weg dat je in het huis gaat wonen, terwijl de nawerklijst van punten die de aannemer nog moet oplossen best fors kan zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was de indruk die u kreeg, vanuit de gesprekken met NSFSC, dat het te vergelijken is met een huis, met kleine dingetjes?

De heer **Siebers**: Ik zei niet per se kleine dingen, maar dingen die acceptabel zijn en die het gebruik op dat moment niet in de weg staan. We hadden een tijdelijke toelating. Ik neem het zeer serieus als we die krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was trouwens geen tijdelijke toelating. Het was een definitieve toelating. De Belgen hebben gekozen voor een tijdelijke toelating van de trein.

De heer **Siebers**: Op het moment van APTO hadden we nog een tijdelijke toelating. We hebben, voor zover ik me kan herinneren, de definitieve toelating in de zomer gekregen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het wordt te technisch, maar Nederland heeft gekozen voor een onbepaalde toelating. In de voorfase heb je tijd om te testen. Dan krijg je een verklaring van geen bezwaar.

De heer **Siebers**: Dat is wat ik bedoel. Die definitieve toelating is in de zomer gekomen. De Belgen kiezen, zo heb ik altijd begrepen, per definitie -- niet alleen in dit geval, maar altijd -- voor een tijdelijke toelating.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u in die tijd zelf gevraagd om u te laten zien welke openstaande punten er nog waren? U hebt gehoord dat het geen grote punten waren, punten op basis waarvan je niet kon rijden. Hebt u zelf ook gevraagd om u te informeren hoe het stond met die treinen?

De heer **Siebers**: Dat bespraken we elke twee weken in dat overleg. Ik wil niet zeggen dat al die detailpunten daar op tafel kwamen, maar wel de belangrijkste punten.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer De Leeuw verklaarde in het verhoor dat HSA op de hoogte was van alle openstaande punten. Dus dat klopt?

De heer **Siebers**: Ja, dat denk ik wel. Mijn mensen zullen daar in elk geval zeker van op de hoogte zijn geweest. In dat overleg bespraken we de belangrijkste punten.

Mevrouw **Bergkamp**: Die constructie APTO, het voortijdig overnemen, werd wel voorgelegd aan de NS-directie. Waarom was dat?

De heer **Siebers**: Omdat het een afwijking van het contract was. Het was dus niet iets wat standaard was. Het leek ons dus verstandig om het daar te bespreken, ook weer om een extra check in te bouwen: zien we iets over het hoofd, et cetera.

Mevrouw **Bergkamp**: Een van de redenen om het voor te leggen, was dat het een afwijking was of een ongebruikelijke constructie. Was dat ook om wat meer commitment te krijgen van de NS-directie, deze constructie?

De heer **Siebers**: Niet dat ik mij kan herinneren

Mevrouw **Bergkamp**: Dat konden we in een interne notitie van u lezen. Hoe werd beoordeeld of de trein voortijdig over kon worden genomen? Was dat dat hij moest voldoen aan de koopovereenkomst of dat hij voldoende klaar moest zijn om ermee te kunnen rijden?

De heer **Siebers**: Sorry, kunt u die vraag herhalen?

Mevrouw **Bergkamp**: Wat gaf bij de bepaling of een trein volgens de constructie APTO kon worden overgenomen, ofwel voortijdig kon worden overgenomen, de doorslag? Was dat dat de trein voldeed aan de koopovereenkomst of dat de trein goed genoeg was om mee te rijden?

De heer **Siebers**: Dat de trein goed genoeg was om op dat moment mee te kunnen rijden voor het doel dat we op dat moment hadden, namelijk het proefbedrijf zonder reizigers.

Mevrouw **Bergkamp**: HSA had op dat moment wel ervaring met twee leentreinen, vanaf eind december 2011. Ik zei net al in dit verhoor dat ook toen al bekend was dat er een aantal betrouwbaarheidsproblemen was met de aandrijving, de tractie, ERTMS, de deuren en de remmen. Dat zijn geen kleine dingen voor een trein. Is dat nog een reden geweest om daar extra kritisch naar te kijken of was dat geen reden om de treinen niet voortijdig over te nemen?

De heer **Siebers**: Dat was geen reden om de treinen niet voortijdig over te nemen, omdat het gebruikelijke issues zijn die bij nieuwe treinen naar boven komen en die ons niet in de weg zaten voor het doel dat we op dat moment hadden, namelijk dat proefbedrijf.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat dat problemen waren die horen bij een nieuwe trein.

De heer **Siebers**: Ja. Dat doe ik niet op basis van mijn deskundigheid. Dat is de expertise van alle verschillende partijen en, zoals ik net al zei, de ervaring met nieuwe treinen in het algemeen, helaas.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie was uw informatiebron, om dat nog even wat scherper te krijgen?

De heer **Siebers**: Ik zei al dat we met NedTrain, Financial Services en HSA elke twee weken rond de tafel zaten. Ook onze Belgische collega's spraken we daar geregeld over.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat voor NSFSC de heer De Leeuw?

De heer **Siebers**: De heer De Leeuw, maar ook de heer De Jong en de heer Van Dijk. Mijn mensen zaten ook geregeld met hun collega's van de NMBS rond de tafel. Daar werden al die punten besproken.



Mevrouw **Bergkamp**: Was er op dat moment vertrouwen dat AnsaldoBreda de openstaande punten snel genoeg zou oplossen? Het was natuurlijk een project dat vijf jaar vertraagd was. Het was lastig om deadlines met elkaar te halen. Is dat nog als risico gesignaleerd of ook niet?

De heer **Siebers**: Voor zover ik me kan herinneren, is dat wel als risico gesignaleerd. Dus namen we daar actie op in dat overleg of naar aanleiding van dat overleg. Parallel daaraan zorgden we ervoor dat we mitigerende maatregelen namen in onze organisatie, voor zover mogelijk, om een dubbelcheck te hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Het werd dus wel gezien als risico, de vraag of AnsaldoBreda de problemen snel genoeg zou oplossen?

De heer **Siebers**: Het was in elk geval iets wat we goed in de gaten hielden. Absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was in elk geval geen reden om de treinen niet voortijdig over te nemen?

De heer **Siebers**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe was de samenwerking met AnsaldoBreda daarna, toen de treinen voortijdig waren overgenomen? Zat er voldoende tempo in het oplossen van de grote lijst met openstaande punten?

De heer **Siebers**: In eerste instantie wel en was daar een toenemend vertrouwen in. Later, toen we begonnen met rijden, zagen we wel een aantal zaken waarbij we niet tevreden waren over de manier waarop die werden opgelost.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel even samen. Het verzoek om de treinen voortijdig over te nemen kwam van HSA. NSFSC had daar in eerste instantie wel moeite mee, maar heeft wel meegewerkt aan de oplossing. Er is

wel gekeken naar het risico ten aanzien van het snel oplossen van de problemen door AnsaldoBreda, maar dat is geen reden geweest om niet te kiezen voor het voortijdig overnemen van de treinen. HSA was op de hoogte van de openstaande punten en had als informatiebron NSFSC en NedTrain, waar tweewekelijks overleg mee was. De lijst met openstaande punten en de betrouwbaarheidsproblemen bij de twee leentreinen waren geen reden om niet te kiezen voor het voortijdig overnemen. Er was vertrouwen -- of in elk geval de behoefte, om het beter te zeggen -- om snel ervaring te kunnen opbouwen met de treinen, omdat er ook een deadline was, namelijk dat men in september van start wilde gaan met de dienst.

De heer **Siebers**: Ik vond het wel goed wat u er eerst aan toe wilde voegen, namelijk dat er vertrouwen in was dat die punten zouden worden opgelost en dat er vertrouwen was in de hele reeks van checks-and-balances die ik daarstraks ook al noemde, dat we daarmee een verstandige stap zetten om juist extra kennis en ervaring en daarmee extra checks-and-balances in te bouwen op top of wat er eigenlijk standaard al gebeurt. Dat is het doel dat we daarmee hadden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik weet niet van wie de uitdrukking komt: vertrouwen is goed, maar controle is beter. U had dus vertrouwen, maar waar was dat op gebaseerd? Je hebt een heel complex project, met vijf jaar vertraging en deadlines die elke keer opschuiven. Er was toch wel krap tijd om te testen. Daar komen we straks nog op. Waar was dat vertrouwen concreet op gebaseerd?

De heer **Siebers**: Dat vertrouwen was gebaseerd op al de instanties die ik net al noemde, van fabrikant tot toelatende instantie. Dat moeten we echt niet licht nemen. Dat is niet zomaar iets wat gebeurt op een achternamiddag. Dat is een heel intensief proces in twee verschillende landen, met ProRail, Infrabel, DVIS en noem ze allemaal maar op. Als al die deskundigheid zegt dat we met deze trein kunnen rijden, vertrouw ik daarop.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: U hebt veel vertrouwen. U had het net over een aantal openstaande punten, maar dat waren toch echt wel gebreken die nog zaten in die treinen die overgenomen zouden worden. U hebt zelf een notitie geschreven op 23 april 2012. Daarin hebt u er uitdrukkelijk voor gewaarschuwd, onder het kopje "risico's en beheersmaatregelen", dat er openstaande punten waren in de toelating en in de nawerklijst die niet acceptabel waren. U schreef: dat 1) de treinen niet bruikbaar zijn voor de geplande voorbereidende activiteiten en 2) er onvoldoende zekerheid is dat deze punten later tijdig en conform contract alsnog worden gesloten.

De heer **Siebers**: Kunt u wat meer context geven? Aan wie is die notitie gestuurd en wat is het onderwerp?

Mevrouw **Vos**: Het onderwerp is "toelichting voorgenomen afname drie CPTO V250-stellen". Doel toezending "ter informatie". Er staat niet bij aan wie zij gezonden is. U hebt het zelf opgeschreven, dat u wel wat risico's zag.

De heer **Siebers**: Dit was op 23 april? Ik herken het stuk niet, of ik herinner het me niet. Het was volgens mij in de periode dat wij bezig waren om de APTO rond te krijgen. Ik kan dit niet helemaal plaatsen. In die fase waren we juist bezig om middels die APTO meer treinen tot onze beschikking te krijgen om dat proefbedrijf te kunnen doen.

Mevrouw **Vos**: Er is wel voor gewaarschuwd dat je, als je dat doet, die APTO-overname, eigenlijk in feite overneemt, inclusief alle openstaande punten en gebreken die al bekend waren. Toch hebt u dat gedaan, terwijl u er zelf voor hebt gewaarschuwd dat dat een risico was.

De heer **Siebers**: U zegt dat ik ervoor heb gewaarschuwd dat dat risico er was. Ik denk eerder -- ik ken het stuk niet, ik zou het moeten lezen -- dat dat een risico is van deze constructie. Tegelijkertijd was dit -- nogmaals, ik doe het even uit mijn hoofd -- voordat de APTO in de NS-directie werd besproken. Daar hebben we juist alle risico's besproken en deze kan ik me

daar niet uit herinneren. Misschien was dit een tussentijdse evaluatie of inschatting. In het directiestuk dat we hebben besproken met de NS-directie en met Financial Services hebben we aangegeven wat de risico's waren en ik kan me niet herinneren dat deze daar in stond.

Mevrouw **Vos**: Uit uw eigen stuk blijkt dat het grote risico is dat met deze constructie de treinen niet kunnen worden teruggegeven.

De heer **Siebers**: Blijkbaar is daar dan toch een oplossing voor gevonden, want uiteindelijk hebben we die APTO-constructie kunnen toepassen op een manier die voor alle partijen aanvaardbaar was. Het is echt de verantwoordelijkheid en de deskundigheid van Financial Services om die inschatting te maken.

Mevrouw **Vos**: En dat was wat u net zei: dat het fijne van al die gespreide verantwoordelijkheden was dat dan vervolgens het risico bij NSFSC ligt.

De heer **Siebers**: Dat heb ik niet gezegd. Wat ik net zei, was iets anders. We hadden het uitgebreid gehad over het nadeel van de organisatieconstructie. Ik zei dat een voordeel was dat je extra checks-and-balances had bij dit soort lastige afwegingen. Ik heb niet gezegd dat wij de verantwoordelijkheid graag wilden afschuiven.

Mevrouw **Vos**: Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: In het najaar van 2012 voert HSA ter voorbereiding op de dienst Amsterdam-Brussel een integraal proefbedrijf uit, dat wil zeggen een soort generale repetitie zonder reizigers. Daar hebben we het net al over gehad in dit verhoor. Dat proefbedrijf vindt plaats nadat er eigenlijk al is besloten om in september van start te gaan met het rijden naar Rotterdam en in december met het rijden naar Brussel. Als zo'n proefbedrijf negatief uitvalt, is er dan nog een weg terug?

De heer **Siebers**: Dan is er nog een weg terug, maar dat is geen fijne weg. Dat zou betekenen dat we dan in elk geval op korte termijn geen alternatieve dienst zouden hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: In die zin is zo'n proefbedrijf bedoeld om ervaring op te bouwen. Als echter de conclusie is dat je het eigenlijk nog niet weet qua betrouwbaarheid, kun je niet echt veel meer doen, omdat de deadline er al is en het heel vervelend is om dan met een alternatief te komen.

De heer **Siebers**: Het proefbedrijf was daar ook niet voor bedoeld. We hebben in september bewust een keuze gemaakt, overigens samen met onze Belgische collega's. Toen wisten we wat de ervaringen waren met de V250 die op dat moment al in Nederland reed in de dienstregeling. Toen hadden we onze eerste inzichten in de V250. Die kwamen bovenop alle andere kennis die je normaal hebt. We hadden op dat moment een toelating vanuit de Nederlandse instantie en een tijdelijke toelating vanuit de Belgische instantie. Met alle expertise rond de tafel, konden we op dat moment, met de informatie die we toen hadden, een goed besluit nemen om te gaan rijden. Daar hebben we uit en te na over gesproken met onze Belgische collega's. Het proefbedrijf was vervolgens bedoeld om die dienstregeling zo goed mogelijk in te laten gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Er kan echter wel uit blijken dat je eigenlijk nog weinig kunt zeggen over de betrouwbaarheid van je dienst of dat daar grote zorgen over zijn. Het is misschien niet bedoeld voor een "go/no go", maar het is dan wel een belangrijk signaal dat uit zo'n proefbedrijf komt. Mijn vraag aan u was of je daar dan nog wel wat mee kunt. U zei dat het dan wel heel erg lastig wordt.

De heer **Siebers**: Nee, met de informatie uit het proefbedrijf kun je heel veel. Daarom wilden we ook dat proefbedrijf ...

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, mijn vraag is of je op het moment dat uit het proefbedrijf het bericht komt dat er grote zorgen zijn, dat men er eigenlijk nog niet klaar voor is, nog iets kunt doen om de dienst uit te stellen.

De heer **Siebers**: Ja. Uiteindelijk kan dat altijd, maar dat is niet fijn. Die mogelijkheid is er echter altijd.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat bedoelt u met "niet fijn"?

De heer **Siebers**: Wat ik u zeg: dat zou betekenen dat de dienstregeling en onze dienstverlening aan onze klanten op dat moment, vanaf december, niet zou kunnen plaatsvinden. Dat wil je natuurlijk liever niet. Als dat onverhoopt ergens naar boven zou komen, moet je daar mentaal wel de ruimte voor houden. We hadden het er eerder al over dat je in een ideale situatie alles tot het laatste openhoudt. Er zijn echter momenten waarop je keuzes moet maken en je een bepaalde route opgaat. Dat was hier ook het geval. Het proefbedrijf was juist bedoeld om zo veel mogelijk van tevoren te weten om nog zo veel mogelijk extra acties te kunnen nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Is dat integrale proefbedrijf volledig uitgevoerd zoals gepland?

De heer **Siebers**: Nee, dat is niet volledig uitgevoerd zoals gepland. Deels hielden we daar rekening mee, omdat het een complex samenstel is. We hadden het er net al over dat er eigenlijk maar één pad beschikbaar was. Dat maakt het logistiek al lastig. Daarnaast moest je personeel en treinen beschikbaar krijgen. Ook kon een stuk aan Belgische kant niet uitgevoerd worden. U moet weten dat wij aan Nederlandse kant dat integrale proefbedrijf heel belangrijk vonden, maar dat onze Belgische collega's het minder belangrijk vonden met de ervaring die zij hadden met hogesnelheidstreinen en met treinen in het algemeen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat het integrale proefbedrijf zoals het was bedoeld, niet volledig is uitgevoerd.

De heer **Siebers**: Nee, maar daar voeg ik iets belangrijks aan toe. Het is niet zo kort samen te vatten. Dat was deels het geval omdat we daar rekening mee hadden gehouden, omdat je weet dat je niet alles wat je plant kunt rijden, en deels omdat onze Belgische collega's dat minder belangrijk vonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Je plant iets toch niet voor niets? Uw reactie is dat u er rekening mee hield dat het niet uit zou komen. Maakt u het daarmee niet iets minder belangrijk, zo'n integraal proefbedrijf?

De heer **Siebers**: Zo is het niet bedoeld. Ik zeg u alleen dat de complexiteit van zo'n proefbedrijf naast een commerciële organisatie en operatie maakt dat je van tevoren weet dat je niet alles kunt uitvoeren wat je hebt gepland. Daar hielden we dus ook rekening mee. Je plant een aantal slots in waarvan je weet dat je ze niet allemaal gaat gebruiken. Deels hebben we minder gedaan dan we hadden gewild omdat het aan Belgische kant lastiger was om het voor elkaar te krijgen dan we hadden voorzien.

Mevrouw **Bergkamp**: Klopt het dat de helft van de testritten niet is uitgevoerd?

De heer **Siebers**: Kan ik me niet zo meer herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat weet u er nog wel over? U zegt dat het integrale proefbedrijf niet volledig is uitgevoerd.

De heer **Siebers**: Wat ik u net zeg, namelijk dat het niet volledig is uitgevoerd. Ik kan me daar geen exact percentage van herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: En als de commissie u voorhoudt dat maar de helft van de testritten is uitgevoerd?

De heer **Siebers**: Dan zal dat ongetwijfeld kloppen, want dat zult u opgezocht hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat ernstig?

De heer **Siebers**: Daar hebben we het eerder over gehad. Ik snap dat u naar een dergelijk antwoord op zoek bent, maar het is ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ben er niet naar op zoek. Je plant echter iets met elkaar om ervaring op te doen met een nieuwe trein. Je hebt nog niet zo lang ervaring met twee leentreinen, waarmee betrouwbaarheidsproblemen zijn. Vervolgens moet je toch op een wat krappe manier zo'n integraal proefbedrijf uitvoeren. Je ziet dan dat voor de helft van de testritten geen tijd is.

De heer **Siebers**: Eh, ja, hoe zal ik dat nou zeggen. We hebben het er eerder over gehad dat dat proefbedrijf geen wetmatigheid is, iets wat vastligt of waar een benchmark voor bestaat. Het feit dat je minder doet, ook al is het maar de helft, wil niet zeggen dat het daarmee niet voldoende is. We hebben dit extra ingepland om van tevoren meer kennis over die treinen te hebben om zo goed mogelijk voorbereid te zijn. We hadden er liever meer gehad, maar dat betekent niet dat het onvoldoende was of te weinig. Die kwalificatie kan ik er echt niet aan geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke kwalificatie wel?

De heer **Siebers**: Wat u net zelf al zei, namelijk dat het minder was dan we gepland hadden. Tegelijkertijd was ik er heel blij mee, waren we er blij mee, dat we weer extra informatie hadden om zo goed mogelijk voorbereid te zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten we kijken naar dat integrale proefbedrijf. Ik zei net al dat de helft van de testritten is uitgevoerd. Hoeveel daarvan had te maken met de materieelproblemen?



De heer **Siebers**: Hier ben ik echt overvraagd. Ik weet alleen dat dat een samenspel was van materieel, van beschikbaarheid van de lijn en eventuele issues die daar waren en van personeel.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet niet of het niet volledig uitvoeren van het integrale proefbedrijf te maken had met problemen met het materieel?

De heer **Siebers**: Sorry, dan heb ik uw vraag verkeerd begrepen. Ik dacht dat u vroeg hoeveel ervan toe te dichten was aan het materieel.

Mevrouw **Bergkamp**: Percentages lijkt me lastig. Ik zou het heel mooi vinden als u dat wel zou weten.

De heer **Siebers**: Nee. Het was materieel, personeel en beschikbaarheid van paden en van de lijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Is er ook proefgereden naar België? Was er ook een integraal proefbedrijf naar België?

De heer **Siebers**: Ja, dat was een belangrijk stuk daarvan. Dat heeft dus ook plaatsgevonden, maar, zoals ik net al zei, minder dan wij hadden gewild.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij begrepen uit de stukken, uit de ingebruiknameadviezen, dat de ritten naar België absoluut niet representatief waren.

De heer **Siebers**: Dat is wat ik al zei. Het was minder dan wij hadden gewild.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: minder dan wij hadden gewild. "Niet representatief zijn", met andere woorden: "we hebben niet voldoende ervaring opgebouwd met rijden van Nederland naar België", is wat anders dan dat het minder is dan gepland.

De heer **Siebers**: Het klopt dat dat in die adviezen stond. Ik zei net al dat we graag meer naar België hadden gereden. Om eerder genoemde redenen hebben we dat helaas niet kunnen doen. Ik wil daar wel bij blijven benadrukken dat er geen wetmatigheid in is en dat het iets is wat we zelf hebben geïntroduceerd om juist extra informatie te krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u inderdaad een paar keer gezegd. De medewerking van de Belgen, de Belgische vervoermaatschappij NMBS, aan het integrale proefbedrijf was niet optimaal, zei u net.

De heer **Siebers**: Zij hadden er een andere kijk op, op de vraag of dat al dan niet nodig was.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke verwachting had u bij de start van het reizigersvervoer tussen Amsterdam en Brussel, ook kijkend naar de resultaten van het proefbedrijf?

De heer **Siebers**: We wisten, zoals ik net al zei, dat elke introductie van een nieuwe trein, en zeker de introductie van een internationale hogesnelheidstrein, ongelooflijk complex is en helaas, omdat we die kleine series hebben, moeilijk te voorspellen is. We hebben naar beste eer en geweten een inschatting gemaakt op grond van alle informatie die we op dat moment hadden. Daarmee zijn we van start gegaan. We hadden -- ik zeg het even uit mijn hoofd -- een punctualiteit van 80% in gedachten. Zo zijn we gestart. De eerste week was extreem moeilijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, het gaat me even om wat uw feitelijke verwachtingen waren voordat de dienst van start ging. Ik citeer wat conclusies uit de ingebruiknameadviezen. Op 1 november 2012 staat er: de belangrijkste conclusie is dat er nog geen nauwkeurige en realistische voorspelling kan worden gedaan over de te verwachten vervoersprestatie. Er zijn materieelissues. Vervolgens komt er op 26 november een ingebruiknameadvies, waaruit eigenlijk hetzelfde blijkt: het valt tegen, er zijn

materieelproblemen en te weinig testritten. Er staat: een voorspelling over de betrouwbaarheid kunnen we niet doen.

De heer **Siebers**: Wat wilt u daarover vragen?

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was feitelijk aan u wat uw verwachtingen waren voordat de trein van start ging. Als ik kijk naar deze feiten, zie ik dat men schrijft dat over de betrouwbaarheid van de dienst niets gezegd kan worden en dat er eigenlijk onvoldoende ervaring is opgedaan met het uitvoeren van testritten. Er was geen ervaring met het rijden naar België, omdat daar niet echt een proefbedrijf was geweest. Ik vroeg dat net aan u en toen zei u dat u ervoor ging en dat u er vertrouwen in had. Gelet op de feiten lijkt het me toch niet lekker om zo van start te gaan met een trein vol mensen.

De heer **Siebers**: Ik begrijp dat u dat zegt, met alle kennis die we nu hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, dat was op 1 november en 26 november. Het zijn allemaal ingebruiknameadviezen die bekend waren bij u en bij het ministerie, en die werden besproken in de stuurgroep.

De heer **Siebers**: Ik begrijp dat u dat zegt met dat wat we nu weten. Die ingebruiknameadviezen bestonden niet. Die hebben wij zelf bedacht om weer extra checks-and-balances in te bouwen. Onze Belgische collega's vonden dat niet nodig, met al hun ervaring met hogesnelheidsvervoer. Het was geen advies over of we zouden gaan rijden, maar over hoe we zouden gaan rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zei u net inderdaad, dat het geen "go/no go" was.

De heer **Siebers**: Nee, het was geen "no go". Het was juist om ons weer meer informatie te geven. Als je het nu leest, snap ik heel goed dat dat, met alles wat we nu weten, een heel ander beeld oproept. In die situatie hadden wij te maken met een in twee verschillende landen toegelaten trein en met

een fabrikant die daar primair voor verantwoordelijk was. Toen hadden wij nog niet kunnen bedenken dat dit soort zaken zou gaan spelen. En ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga u even onderbreken, mijnheer Siebers. Je hebt de luxe, laat ik het dan zo zeggen, dat je een integraal proefbedrijf hebt om ervaring op te doen met die trein. U zegt zelf dat dat niet iets is waar een standaard voor is. Er is geen wetgeving. Je verzint dat zelf als organisatie om ervaring op te doen. Uit dat integraal proefbedrijf blijkt dan dat er te weinig testritten zijn geweest en dat er geen integraal proefbedrijf naar België is geweest. In alle adviezen is de conclusie dat er geen nauwkeurige en realistische voorspelling gedaan kan worden over de te verwachten vervoersprestatie. Dat is toch geen fijn gevoel bij het van start gaan van zo'n dienst?

De heer **Siebers**: De adviezen die in die ingebruiknameadviezen stonden -- in de laatste stonden er in totaal vijftien, meen ik -- hebben we allemaal opgevolgd. Die gaven ons, wetende hoe lastig elke treinintroductie is, juist het vertrouwen dat we er alles aan hadden gedaan wat we konden om met een betrouwbare dienst te starten. De tekst die daar stond, die u net voorlas, gold voor elke introductie van een nieuwe trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar we hebben het niet over allerlei andere nieuwe treinen. Ik lees het nog even voor: het komt erop neer dat in hoge mate onzeker is hoe de vervoersprestatie bij het opstarten van de Fyra internationaal zal zijn; zeer storingsgevoelig. Er staat een bak met onzekerheden, betrouwbaarheidsproblemen. Dacht u niet bij het lezen van deze stukken "wat ga ik die reiziger aandoen?" of "wat ga ik mijn mensen die die werken op die trein aandoen?" met zo veel onzekerheid en zo veel onbetrouwbaarheid?

De heer **Siebers**: Dat dachten we dus niet, juist omdat we die maatregelen hadden genomen. Er stonden overigens ook andere zaken in dat advies. Er stond -- dat wil ik graag benadrukken -- geen "no go" in, of dat het onverstandig was. Alle betrokken partijen hadden ten eerste geadviseerd dat

we met die treinen konden rijden en vonden dit ten tweede verstandige extra maatregelen om te komen tot een betrouwbare dienst. Tegelijkertijd gaven ze de waarschuwing om goed voorbereid te zijn. Die hebben we ons zeer ter harte genomen.

Mevrouw **Bergkamp**: U had het net over de punctualiteit van 80% die u verwachtte. Dat is toch veel slechter dan gebruikelijk? Normale cijfers gaan uit van 90%.

De heer **Siebers**: Niet voor internationaal vervoer. Zeker niet voor een opstart van een nieuwe treindienst, want weet je dat er kinderziektes zullen zijn. Voor een internationale treindienst zijn die percentages absoluut lager dan voor een binnenlandse trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u ging uit van 80%? Dat was voor u voldoende?

De heer **Siebers**: Ja, voor de eerste fase.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel even samen. Er was een integraal proefbedrijf, dat niet helemaal is uitgevoerd zoals het bedoeld was. Er waren problemen met het integrale proefbedrijf naar België. Uit de evaluatie van de NS blijkt dat het beoogde aantal testritten niet is uitgevoerd, dat maar 50% is uitgevoerd. De ingebruiknameadviezen gaven u in elk geval geen reden om te zeggen: we moeten wat anders doen. Ik heb een aantal citaten voorgelezen uit de informatie die u ook had. U zegt dat je, als je daar nu naar kijkt, daar misschien wat anders over denkt dan toen u naar die ingebruiknameadviezen keek. U zei: dit heb je eigenlijk met alle treinen, het is fijn dat we een integraal proefbedrijf hebben, dat hebben we ook zelf met elkaar bedacht en dat heeft nooit mogen leiden tot een "go/no go"-moment, maar het was om een inschatting te krijgen. De informatie daaruit is in elk geval voor u geen reden geweest om iets anders te doen.

De heer **Siebers**: Voor mij niet en ook niet voor mijn Belgische collega's met wie we deze treindienst reden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wij praten vandaag in dit verhoor met u. In hoeverre is de concessieverlener op de hoogte gebracht van de resultaten uit de ingebruiknameadviezen?

De heer **Siebers**: Die is ook geïnformeerd. Volgens mij stond die op de verzendlijst van alle adviezen.

Mevrouw **Bergkamp**: Was de NS-directie ook op de hoogte?

De heer **Siebers**: Die was zeker op de hoogte. Die heeft de adviezen niet gekregen. U moet weten dat het zeer operationele stukken waren. Dat ziet u als u kijkt naar de namen van de betrokkenen. Van de strekking en alle adviezen en conclusies die erin stonden, was zij zeker op de hoogte.

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

De **voorzitter**: We schorsen tien minuten, voor een korte pauze.

Het verhoor wordt geschorst van 14:31 tot 14.46 uur.

De **voorzitter**: Ik heropen het verhoor. Ik bericht iedereen vast dat het volgende verhoor om 16.00 uur zal beginnen. We lopen iets uit, zodat we wat ruimte hebben. Het komt ook een beetje door de vertraging die we hebben opgelopen door de techniek.

Mevrouw Vos vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Siebers, ik heb toch nog een vraag. Ik luisterde net naar het gesprek over het proefbedrijf. Toen ik met u sprak, was u een heel voorzichtig man. U wilde graag back-uptrainen houden. We hebben net besproken waarom dat niet kon. Dat vond u jammer. We hebben ook besproken dat u blij was dat u een proefbedrijf had, dat u dat graag wilde. U zegt net dat u in vertrouwen kon starten, terwijl er in het laatste ingebruiknameadvies voorspellingen stonden dat het niet goed zou gaan en

dat u met maar tien treinen kon rijden in plaats van met het in de concessie afgesproken aantal. Er stond dat er 20% uitval van de treinen zou zijn. Eén op de tien zou uitvallen. Ik snap niet wat dan het belang is geweest van het proefbedrijf en waarom u dan toch kunt starten.

De heer **Siebers**: U zei net dat in de ingebruiknameadviezen stond dat het niet goed zou gaan. Volgens mij staat dat er niet. Daarnaast bleven wij voorzichtig, juist door die ingebruiknameadviezen. Nogmaals, het waren ingebruiknameadviezen, adviezen om het in gebruik nemen zo goed mogelijk te doen. Die hebben wij allemaal ter harte genomen, alle vijftien. Daar zat ook een aantal stappen in, zoals met minder treinen rijden om meer reserve te hebben. Daarmee hadden we 50% reserve. Normaal gesproken zou dat ruim voldoende moeten zijn. Er zaten andere maatregelen in ten aanzien van wat wij "warme reserves" noemen, dus dat er een reserve klaarstond om in te vallen als een trein het onverhoopt niet zou doen. Zo was er een hele reeks maatregelen die ons werd geadviseerd te nemen en die hebben we ook allemaal uitgevoerd. Dat gaf ons -- niet alleen mijzelf, maar alle deskundigen -- het vertrouwen dat we goed zouden kunnen starten. Dat was ook, nogmaals, met een trein die was toegelaten door twee instanties die daar heel bedreven in zijn en die was geleverd door een fabrikant die dat ook goed zou moeten doen. Achteraf hebben we gezien dat dat niet goed ging, maar dat was de informatie die we op dat moment hadden.

Mevrouw **Vos**: We hadden het net over het verschil tussen de trein zoals die in de koopovereenkomst stond en wat u vervolgens nog wilde uitvinden met het proefbedrijf. We hadden het ook over die adviezen. Het is niet voor niets een advies, dat zou je moeten opvolgen. U zegt net dat u alles hebt opgevolgd, maar dat hebt u niet gedaan. In een van die adviezen staat: de belangrijkste aanbevelingen van het advies van 1 november 2012 waren structurele issues met het materieel oplossen, met name de software update -- we hebben later gezien dat daar problemen waren; dat is niet tijdig gerealiseerd -- en alsnog het proefbedrijf uitvoeren. We hebben net vastgesteld dat het proefbedrijf niet is uitgevoerd.

De heer **Siebers**: Ik deel niet de conclusie met u dat wij de softwareversie niet hebben geüpdatet, want dat hebben we juist wel gedaan. We zijn met de bewuste softwareversie 8 gestart, dus dat heeft wel plaatsgevonden. We hebben nog om een extra advies gevraagd om nog meer informatie te krijgen. Dat is het advies van 26 november geweest, de update. De vijftien adviezen die daarin staan, hebben we allemaal opgevolgd.

Mevrouw **Vos**: De afgelopen twee weken heb ik heel veel over adviezen en papier gehoord en dit lijkt weer papier te zijn, want er waren ook nog materieelissues die moesten worden opgelost. Zijn die ook opgelost?

De heer **Siebers**: Dan kom ik weer terug bij wat ik eerder zei: je hebt helaas bij elke ingebruikname van elke nieuwe trein te maken met kinderziektes. Die haal je er zo veel mogelijk uit met testen, maar een aantal kun je er helaas alleen maar in de praktijk uit halen. Om daar zo goed mogelijk mee om te gaan, hadden we juist die ingebruiknameadviezen in het leven geroepen. Dat is iets wat niet hoeft. Onze Belgische collega's hebben dat niet gedaan.

Mevrouw **Vos**: Over België wil ik zo meteen nog een vraag stellen.

De heer **Siebers**: Ik wil maar aangeven dat zij dat met al hun hogesnelheidservaring niet nodig vonden. Wij hebben dat als extra back-up ingepland en we hebben alle vijftien adviezen opgevolgd.

Mevrouw **Vos**: Wat is dan het nut nog van adviezen, van al dat papier en al die adviezen, als je ze uiteindelijk niet opvolgt? Die software-issues waren niet opgelost en de materieelissues ook nog niet. U zegt dat het adviezen waren om de dienst te verbeteren. Als daar echter uit blijkt dat u, zoals mijn collega Bergkamp al zei, de reiziger toch met veel vertragingen, ellende en uitvallende treinen zou confronteren en er, zoals u net al tegen mij zei, een mogelijkheid was geweest om de boel een halfjaar uit te stellen, snap ik dat gewoon niet.



De heer **Siebers**: Op dat moment was uitstellen niet meer mogelijk. Ik wil toch even terugkomen op wat u zei. Hier staat: software baseline 8 invoeren. Dat hebben we gedaan. Zo hebben we dat met al die vijftien punten gedaan. Begrijp me niet verkeerd: we weten allemaal hoe het is afgelopen. Alleen, op dat moment was dat de informatie waar we het mee moesten doen. Daar hebben we naar beste eer en geweten naar gehandeld door al deze adviezen op te volgen.

Mevrouw **Vos**: De voorspelling in uw eigen adviezen was dat in hoge mate onzeker was hoe de vervoersprestatie bij het opstarten van de Fyra internationaal zou zijn. "Dat is in vier weken niet verbeterd en structurele verbeteringen worden ook niet waargenomen. Er is geen zicht op dat het snel zal veranderen." Dat staat in uw eigen adviezen. Vindt u dat dan een goede start?

De heer **Siebers**: We hebben die ingebruiknameadviezen in het leven geroepen om te bezien hóe we gingen starten, niet óf we gingen starten. Met die bril op keken we ernaar. We wisten dat de eerste fase sowieso, doordat het een nieuwe trein was, lastig en complex zou zijn, omdat dat altijd het geval is. We wisten dus dat het gewoon heel spannend zou zijn. Dat is helaas bij elke nieuwe trein zo. Deze maatregelen, die we allemaal hebben uitgevoerd en bewust hebben gedubbelcheckt, gaven ons in elk geval het vertrouwen dat we daar zo goed mogelijk aan begonnen.

Mevrouw **Vos**: Vond u het een goede start?

De heer **Siebers**: Op dat moment hadden wij het idee dat we daarmee alles hadden gedaan wat we konden doen. Vervolgens zijn we gestart. Over de eerste dag waren we zeer tevreden. Dat was een zondag. Ik zat zelf op de eerste rit vanuit de Watergraafsmeer. Daar waren we zeer tevreden over. Toen wisten we ook dat het een zondag was en dat het maandag anders zou zijn, omdat dan ook de nieuwe binnenlandse dienstregeling zou beginnen. Over de eerste week waren wij verre van tevreden. Er kwamen niet alleen

kinderziektes naar boven, maar er kwamen ook onverwacht veel issues met ERTMS op de hsl naar boven.

Mevrouw **Vos**: Die had u allemaal nog niet gezien? Die kwamen ook niet uit de ingebruiknameadviezen?

De heer **Siebers**: Die kwamen niet uit de ingebruiknameadviezen, inclusief bijvoorbeeld een zwaan op de lijn. Het klinkt een beetje vreemd, maar dat gebeurde allemaal in de eerste week. Daar waren wij totaal niet tevreden over. In de tweede week zagen we echter wel het effect van alle maatregelen die we hadden genomen. Aan het eind van die tweede week zaten we ook op die 80%.

Mevrouw **Vos**: 80%. In de adviezen stond overigens wel dat er nog ERTMS-issues waren. Als ik u goed begrijp, hebben u, HSA en de NS-directie, hoewel u ervoor werd gewaarschuwd dat een betrouwbare dienstregeling niet te voorspellen was, dat er zo veel uitval zou zijn en dat u maar met tien treinen kon starten, terwijl dat toch niet de afspraak was, besloten om toch maar te starten?

De heer **Siebers**: Toen hebben wij samen met onze Belgische collega's besloten om te starten, juist omdat we vertrouwen hadden in een van die maatregelen: met minder frequenties rijden, zodat we meer materieel achter de hand hadden.

Mevrouw **Vos**: Ik heb het net al een keer gevraagd, maar vond u het een goede start of een start op hoop van zegen?

De heer **Siebers**: We hadden vertrouwen in de maatregelen die we hadden genomen. Als u vraagt wat ik van de start zelf vond: we waren niet tevreden over de performance in de eerste week.

Mevrouw **Vos**: Verwachtte u een goede start?

De heer **Siebers**: We verwachtten een start zoals die was voorspeld. Het is lastig om een goede inschatting te maken in de eerste paar weken. We hadden er echter vertrouwen in dat we met al die maatregelen snel een betrouwbare dienstregeling zouden kunnen rijden.

Mevrouw **Vos**: Ik heb één vraag die net is blijven liggen, over België. U zei dat de Belgen niet wilden meewerken en dat ze ook geen paden hadden voor het eventuele alternatief voor de Benelux-trein. Wij herinnerden ons dat de heer Descheemaecker daar iets anders over zei: ik weigerde nogmaals om de AnsaldoBreda-treinen te aanvaarden -- hij wilde dus geen trein -- ik gaf consequent geen toelating om die nieuwe Fyra-trein in België te laten rijden onder de NMBS-vlag en ik liet onze planningsmensen aan Nederland melden dat de Benelux-trein zich als voorheen op de normale rijpaden en -tijden zou aandienen aan de Nederlandse grens op station Roosendaal. Er waren dus wel paden, althans volgens de heer Descheemaecker. Was u dat bekend?

De heer **Siebers**: Ik kan dat even niet plaatsen.

Mevrouw **Vos**: We hadden het over al die alternatieven en dat in België geen paden waren voor de Benelux-trein.

De heer **Siebers**: Zover ik weet wel, ja. Ik zei al dat we samen met onze Belgische collega's dit besluit hebben genomen. Onze Belgische collega's wilden eigenlijk ook met wat meer treinen beginnen. Wij hebben ervoor gepleit om met een aantal frequenties minder te beginnen. We hebben dat dus uit en ten treure met onze Belgische collega's besproken en ook besloten.

Mevrouw **Vos**: Wat de heer Descheemaecker zegt klopt dus wel, namelijk dat er in principe paden beschikbaar waren tot België?

De heer **Siebers**: Niet dat ik weet.

Mevrouw **Vos**: Nou, hij heeft het zelf opgeschreven.

De heer **Siebers**: Wanneer speelt dit?

Mevrouw **Vos**: Eind 2012.

De heer **Siebers**: Zei hij dit voor we gingen rijden of erna?

Mevrouw **Vos**: Daarvoor. Het gaat over de periode waarin u bezig bent met het proefbedrijf.

De heer **Siebers**: Ik kan u alleen vertellen wat ik weet, namelijk dat onze Belgische collega's het geen goed idee vonden om de Benelux-trein als alternatief in stand te houden. Los van het feit waar we het eerder over hebben gehad, namelijk dat het logistiek ook niet meer lukte.

Mevrouw **Vos**: Goed. Dat zullen we nog wel bespreken. Ik geef het woord weer aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 11 december en 18 december is er een directievergadering van HSA, waarin de grootste problemen worden besproken die zich in de dienstuitvoering hebben voorgedaan. Wat waren de grootste problemen?

De heer **Siebers**: In de eerste week -- daar hadden we het over op 11 december -- was dat een mix van materieelissues, de bekende issues, een aantal issues rond de nieuwe dienstregeling van NS Reizigers, die niet goed werkte en invloed had op onze treindienst, en een heel belangrijk deel ERTMS-issues, waar we het net over hadden. Wat mij bijstaat is dat van het gehele aantal issues 60%, zeg ik even uit mijn hoofd, kwam door infra- of ERTMS-gerelateerde issues en dat 40% te maken had met de andere punten die ik net noemde.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren dit punten die eigenlijk al bekend waren vanuit het proefbedrijf?

De heer **Siebers**: Voor zover ik me kan herinneren, waren dat punten die bekend waren uit het proefbedrijf en waarvoor we maatregelen hadden genomen. We zagen vervolgens dat die maatregelen deels goed werkten en deels niet. Die hebben we in die week bijgesteld. Later, in de week daarna, zagen we daar het effect van.

Mevrouw **Bergkamp**: Eind december 2011 had u twee leentreinen. Toen waren er problemen met ERTMS, de tractie, de aandrijving, de deuren en de remmen. Vervolgens wordt er een aantal treinen APTO overgenomen, voortijdig overgenomen. Er spelen problemen met tractie, aandrijving, ERTMS, de remmen en de deuren. Vervolgens blijkt uit het proefbedrijf een aantal problemen, met ETRMS, de deuren, de tractie, de aandrijving en de remmen. Dan gaat men van start met de commerciële dienst en spelen weer diezelfde problemen. U zegt in reactie dat u dat wist en dat u hebt gekeken naar oplossingen. Deze problemen speelden echter al vanaf eind december 2011.

De heer **Siebers**: We waren ook heel teleurgesteld in het oplossend vermogen van AnsaldoBreda. Je mag van de leverancier verwachten dat hij dat soort problemen oplost. Tegelijkertijd hadden we wel die extra maatregelen genomen. Gelukkig gingen die, zoals ik al zei, hun effect hebben naarmate de eerste week vorderde. Dat neemt niet weg dat we erg teleurgesteld waren in AnsaldoBreda, want je mag verwachten dat die dit soort punten oplost. Hij had ook aangegeven dat hij het zou oplossen.

Mevrouw **Bergkamp**: U werd daar dus door overvallen. Ik schets net de periode eind december 2011 en vervolgens de periode van de APTO en het proefbedrijf, waarin dezelfde problemen speelden.

De heer **Siebers**: We werden er niet door overvallen, omdat we die maatregelen namen. Die hadden effect en leidden tot de punctualiteit die we hadden verwacht in de tweede week.

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry dat ik u onderbreek, mijnheer Siebers. Die maatregelen die sinds eind 2011 zijn genomen, hebben helemaal geen effect gehad. Je ziet immers elke keer dat dezelfde problemen spelen. Dan zijn die maatregelen toch niet effectief geweest?

De heer **Siebers**: Ik heb het over de maatregelen die wij hebben genomen, los van wat AnsaldoBreda had moeten doen, om de issues met die treinen op te kunnen vangen. Dat zijn maatregelen als beginnen met minder frequenties en extra warme reserve hebben, maar ook personeel op de perrons en extra personeel in de werkplaats.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet van een aantal problemen die elke keer weer terugkomen. Hebt u zelf vanuit uw verantwoordelijkheid -- u bent verantwoordelijk voor de treinen met reizigers en voor de start van de commerciële dienst -- gecheckt of die problemen opgelost waren? Ze waren eind december 2011 kenbaar, en vervolgens bij de APTO en vanuit het proefbedrijf.

De heer **Siebers**: Wij hebben een trein die is toegelaten in Nederland ...

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, mijn vraag is ...

De heer **Siebers**: Ik vind het toch belangrijk om dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: U valt een beetje in herhaling. U hebt al een paar keer gezegd dat men naar de trein heeft gekeken, maar het gaat mij om uw verantwoordelijkheid. U bent directeur van een organisatie die uiteindelijk de Fyra gaat rijden, die daarover besluit. Mijn vraag aan u is of u ooit zelf hebt gecheckt of die problemen waren opgelost. U had immers de informatie.

De heer **Siebers**: Die hebben wij, zoals we net bespraken, elke twee weken besproken met alle deskundigen rond de tafel en ook met onze Belgische collega's.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u gecheckt of ze waren opgelost, was mijn vraag.

De heer **Siebers**: Ja, dat hebben we gecheckt. Het werkt bij dit soort issues als volgt. Je weet -- daar hadden we het eerder al over -- dat er kinderziektes zijn. Het gaat er dan om wat voor mitigerende maatregelen je neemt om met die issues om te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u zelf gecheckt bij de start van de dienst of de problemen waren opgelost?

De heer **Siebers**: We hebben al die issues continu besproken.

Mevrouw **Bergkamp**: Het gaat me niet om het bespreken, mijnheer Siebers. Mijn vraag was of u gecheckt hebt of ze waren opgelost.

De heer **Siebers**: Natuurlijk. Dat hebben we continu gedaan. En we wisten dat er openstaande ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dacht u dat ze waren opgelost?

De heer **Siebers**: Nee, we wisten dat er openstaande issues waren. Daar hadden wij die mitigerende maatregelen voor genomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u wist voor de start van de dienst dat deze problemen nog steeds speelden?

De heer **Siebers**: Dat kan ik me niet zo een-twee-drie herinneren. Ik kan u alleen zeggen dat het niet vreemd is dat er openstaande punten zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Siebers, u beantwoordt mijn vraag niet. Ik schets dat een aantal problemen elke keer weer terugkomt. Daarover had u informatie vanuit uw verantwoordelijkheid. Mijn vraag was of u gecheckt hebt of die problemen waren opgelost voordat u van start ging met de Fyra-dienst Amsterdam-Rotterdam.

De heer **Siebers**: We hebben alle punten die nodig zijn voor het in gebruik nemen van de trein gecheckt.

Mevrouw **Bergkamp**: En waren ze opgelost?

De heer **Siebers**: Niet allemaal. Daar hadden we dus mitigerende maatregelen voor. Daarmee heb je een betrouwbare dienst, daarmee kun je een betrouwbare dienstregeling rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kan uit uw verhaal niet halen of u daadwerkelijk wist of deze problemen waren opgelost of niet.

De heer **Siebers**: Ik zeg net dat een aantal problemen niet opgelost was en dat daar ...

Mevrouw **Bergkamp**: En dat waren de problemen die ik net opnoemde?

De heer **Siebers**: ... mitigerende maatregelen voor waren. Ik kan niet meer met zekerheid zeggen -- het is een aantal jaren geleden -- welke precies op dat moment nog openstonden en welke niet. Ik kan u alleen vertellen dat dat geen reden was om anders naar die treindienst te kijken. Alle deskundigen weten dat het erbij hoort dat je in het begin met kinderziektes te maken hebt. Het gaat erom dat je dan andere maatregelen neemt om die op te vangen. En daar hadden we vertrouwen in.

Mevrouw **Bergkamp**: U noemt een paar keer "mitigerende maatregelen". Dat is eigenlijk rijden met minder treinen.



De heer **Siebers**: Nou, dat was er een van, ja. Een van de mitigerende maatregelen was een dienstregeling rijden met meer treinen beschikbaar. Laat ik het anders zeggen: minder frequenties, maar meer treinen om die frequenties te rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik stel even vast dat u niet meer weet of die openstaande punten, de vier die ik net noemde en die elke keer weer terugkomen, voor aanvang van de commerciële dienst waren opgelost.

De heer **Siebers**: Als u daarop doelt: ik weet het niet exact meer, maar die waren niet allemaal opgelost. Daar hadden we maatregelen voor genomen, zodat ze geen effect hadden op de dienstregeling.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist dus wel voor aanvang van de commerciële dienst dat de problemen die er eigenlijk al vanaf eind december 2011 waren, er nog steeds waren. Er waren alleen mitigerende maatregelen genomen.

De heer **Siebers**: Een belangrijke oplossing daarvoor zat in die softwareversie, zo was ons verteld. Die was dus op tijd geïmplementeerd. Daarmee hadden we er vertrouwen in -- met het hele aantal andere maatregelen, dat ik net noemde -- dat we die dienstregeling zouden kunnen rijden. Je kijkt altijd naar verschillende manieren om zo'n probleem op te lossen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is in het leven altijd zo, dat je verschillende manieren hebt om problemen op te lossen. Kon u zelf invloed uitoefenen op AnsaldoBreda om problemen op te lossen? Was het een handicap dat het via NSFSC liep?

De heer **Siebers**: Het liep via NSFSC, dus we konden die niet zelf oplossen. Dat maakte het traject wel langer. Ik kan alleen niet beoordelen wat de impact daarvan is geweest op de uiteindelijke prestatie van de treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kijk even naar mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat er geen effect was op de dienstregeling, maar er was toch 10% uitval en 20% vertraging? Dat is toch een effect? Al die problemen die we net bespraken?

De heer **Siebers**: Wat ik in elk geval trachtte te zeggen, is dat je, als je een probleem hebt, vervolgens een alternatief zoekt om dat probleem op te vangen om zo min mogelijk impact op de dienstregeling te hebben.

Mevrouw **Vos**: Die dienstregeling was al heel erg uitgedund en op die uitgedunde dienstregeling had je ook nog eens een keer 20% vertraging en 10% uitval.

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat was het resultaat van die problemen die al enige tijd bekend waren.

De heer **Siebers**: Dat is een combinatie van het materieel en de hogesnelheidslijn zelf. Laat ik één ding vooropstellen: wij waren absoluut teleurgesteld in de wijze waarop de treinen presteerden. Tegelijkertijd hadden we vertrouwen in die maatregelen. Zo zijn we aan de slag gegaan.

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

Mevrouw **Bergkamp**: Dan begint het ook nog te sneeuwen, half januari 2013. De vertraging en de uitval nemen toe. Wat waren nou de grootste problemen die toen optraden, toen het begon te sneeuwen in de winter?

De heer **Siebers**: De reden dat we de treinen uit dienst hebben genomen op dat moment, is dat er een bodemplaat van de trein loskwam. Dat konden wij niet verklaren. Onze technische mensen en die van NedTrain konden dat niet verklaren. Dat was voor ons een veiligheidsissue en toen hebben we de treinen uit de dienst genomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren er niet nog andere problemen, even los van het afdekrooster dat er op een gegeven moment af viel? Voordat het afdekrooster viel, waren er toen andere problemen?

De heer **Siebers**: In diezelfde week kwamen er een aantal andere issues naar boven die we nog niet eerder hadden gezien en die ons zorgen baarden. We werden toen ingehaald door die bodemplaat, maar die andere punten speelden zeker ook mee.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat waren dat voor punten, concreet?

De heer **Siebers**: Ik kan me nog iets met de constructie van de treinen herinneren. De details kan ik me niet herinneren, maar dat was wel iets wat op dat moment naar boven kwam. Het was iets wat wij niet konden zien als vervoerder, maar wat ons wel zorgen baarde.

Mevrouw **Bergkamp**: Dacht u toen niet: dat zijn kinderziektes?

De heer **Siebers**: Nee, dat dacht ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen niet. U dacht: hier speelt wat anders.

De heer **Siebers**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke maatregelen treffen HSA en NedTrain op dat moment, in de winter? Ik bedoel voor het stoppen, toen de trein echt last kreeg van sneeuw- en ijsaanzetting.

De heer **Siebers**: We zetten weer extra warme reserves klaar. We zorgden er ook voor dat de treinen letterlijk warm zouden blijven, om zo goed mogelijk met de sneeuw en het ijs om te kunnen gaan. We namen, toen het flink had gesneeuwd, als voorzorgsmaatregel om langzamer te rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer werd besloten om langzamer te rijden? Op welke datum was dat?

De heer **Siebers**: Daar ben ik echt even overvraagd. Misschien kunt u mij helpen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was volgens mij op 16 januari en 18 januari. Toen is er een snelheidsadvies gekomen. Dat was dus nog niet op 15 januari. Waarom is pas later een snelheidsbeperking afgegeven door HSA?

De heer **Siebers**: Omdat toen de sneeuw extremer werd. Onze collega's van Thalys reden gewoon 300 km/u. Er was ook geen indicatie of aanwijzing van AnsaldoBreda dat we langzamer moesten rijden. Er was geen contract waarin dat stond. ProRail gaf ons die opdracht ook niet. We vonden het echter toch verstandig om dat te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het contract en de adviezen, de instructie van AnsaldoBreda, gaven dus geen reden om de snelheid te beperken. Omdat u zelf zag dat er problemen ontstonden, is er een snelheidsbeperking afgegeven?

De heer **Siebers**: We wilden die problemen proberen voor te zijn door wat voorzichtiger te rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom zijn die snelheidsadviezen eigenlijk niet opgevolgd?

De heer **Siebers**: Die zijn wel opgevolgd, maar niet in alle gevallen. Wij hebben geprobeerd om dat te analyseren. Wat hier meespeelde, is dat onze verantwoordelijkheid ophoudt bij de grens en dat onze Belgische collega's het daar overnemen. Voor zover ik me kan herinneren, is dat bij de instructie van een of twee machinisten niet goed doorgekomen. Daardoor hebben zij helaas wel harder gereden. Of dat impact heeft gehad op die bodemplaat,

hebben we overigens nooit kunnen ontdekken, voor zover ik weet. Dat zijn de feiten die ik me herinner.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer werd dat afdekrooster eigenlijk gevonden?

De heer **Siebers**: Dat weet ik niet meer precies. Wellicht kunt u mij helpen.

Mevrouw **Bergkamp**: De vraag is wanneer werd ontdekt dat er een afdekrooster weg was. Weet u niet wanneer dat gebeurde? Was dat op de 16de of 17de?

De heer **Siebers**: Dat weet ik niet meer exact.

Mevrouw **Bergkamp**: NedTrain heeft in 2011 een advies gegeven over de manier waarop je met de Fyra moet omgaan in de sneeuw. Dat heeft men gedaan op basis van eigen ervaring en op basis van internationale ervaring. Daarin stond het advies om toch de snelheid te beperken. NedTrain noemde ook een aantal problemen dat zou kunnen ontstaan, met ijsafzetting in de draaistellen, met de deuren en met het binnendringen van sneeuw. Een aantal problemen heeft zich daadwerkelijk voorgedaan. Hoe bent u als HSA omgegaan met dat advies van NedTrain?

De heer **Siebers**: Voor zover ik weet, volg je die adviezen op. Dat deden we altijd met adviezen. Ik kan me dit specifieke advies niet herinneren. Ik weet ook niet of het aan mij was gericht. Ik neem aan dat de collega's dat hebben opgevolgd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u weet niet meer zeker of dat is opgevolgd?

De heer **Siebers**: Nee, want dit advies is nieuw voor mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is een nieuw advies, dus u kunt dat niet checken. Op 15 januari ligt er sneeuw en raakt één trein zwaar beschadigd. Deze trein wordt meteen uit de dienst genomen. Hoe werd u daarover geïnformeerd?

De heer **Siebers**: Ik werd gebeld door mijn operationele directeur met de mededeling dat dit aan de hand was. Dan is het, hoe raar dat misschien ook klinkt, een makkelijk besluit. Als onze mensen zeggen dat ze niet weten hoe dat komt, nemen we de trein uit de dienst.

Mevrouw **Bergkamp**: Twee dagen later blijkt dat er een afdekrooster van de uit dienst gehaalde trein ontbreekt, die trein van de 15de. Hoe heeft HSA toen gehandeld?

De heer **Siebers**: We hebben zelf het initiatief genomen om die trein uit dienst te nemen, samen met NedTrain, en dat vervolgens met onze Belgische collega's gedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was de rol van de NS-directie daarbij? Werd die daarbij betrokken?

De heer **Siebers**: Ja, zeker. De NS-directie was sowieso intensief betrokken in deze fase, omdat we de trein aan het introduceren waren en er natuurlijk veel aan de hand was met de treinen. Die waren daar dus bij betrokken. Wij hebben als NedTrain en HSA het advies gegeven om die trein uit dienst te nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervolgens komt er een taskforce op initiatief van de NS-directie. Was u betrokken bij het besluit om te komen tot een taskforce?

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

Mevrouw **Bergkamp**: Wat werd uw rol daarna?

De heer **Siebers**: Er werd een directielid vrijgespeeld om die taskforce te leiden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was mevrouw Van Vroonhoven.

De heer **Siebers**: Ja, mevrouw Van Vroonhoven. Ik bleef de verantwoordelijkheid houden voor het dagelijkse internationale treinbedrijf, 90 treinen per dag die gewoon ook door moesten rijden. Daarnaast zat ik in de zogenaamde "DV-Fyra", een samenvoegsel van de NS-directie, mijn NSR-collega en mijzelf. Daarin werden besluiten van de taskforce voorbereid en genomen. Mijn rol daarbij was om ervoor te zorgen dat die werden uitgevoerd dan wel werden voorbereid.

Mevrouw **Bergkamp**: In plaats van een meer bepalende rol, kreeg u dus een meer uitvoerende rol toen die taskforce kwam?

De heer **Siebers**: Wat we daar kregen, was een integrale aansturing vanuit de NS-directie.

Mevrouw **Bergkamp**: U beschreef net dat door de taskforce dingen werden bepaald en dat u die dan uitvoerde.

De heer **Siebers**: En ik bereidde die voor, met de expertise in mijn organisatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Is dat niet een verschuiving in verantwoordelijkheden dan, dat die taskforce toch meer de verantwoordelijkheid naar zich toetrok?

De heer **Siebers**: De taskforce nam de integrale verantwoordelijkheid en daar leverden ik en mijn organisatie onze bijdrage aan.

Mevrouw **Bergkamp**: U bereidde dus zaken voor en u voerde dingen uit?

De heer **Siebers**: Ja, met de expertise die in mijn organisatie zat.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de taskforce bepaalde?

De heer **Siebers**: Uiteindelijk bepaalde de DV-Fyra, maar de taskforce had daar een belangrijke rol in. Absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment hebben verschillende onderzoeken plaatsgevonden naar wat er met de trein aan de hand was. De vraag die voor de commissie belangrijk is, is hoe het kan dat een gecertificeerde en toegelaten trein zo snel uit de roulatie wordt gehaald. U hebt zelf in dit verhoor heel vaak het woord "kinderziektes" in de mond genomen. Was er nu sprake van kinderziektes? Is dat de reden dat de NS heeft besloten om de trein uit de dienst te halen, dat er sprake was van kinderziektes, of was er meer aan de hand?

De heer **Siebers**: Nee, er was uiteindelijk veel meer aan de hand. Er waren ook, zo kwam in die onderzoeken naar boven, constructie-issues. Dat is iets wat wij niet konden zien als HSA. Dat speelde absoluut een belangrijke rol in de besluitvorming om definitief te stoppen, naast de wijze waarop AnsaldoBreda daarmee omging.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt in een bijzin dat HSA geen dingen heeft gezien, van zaken, problemen, die uiteindelijk in de rapporten beschreven zijn.

De heer **Siebers**: Ik bedoelde te zeggen dat in de uiteindelijke rapporten constructie-issues naar boven kwamen. Die constructie-issues konden wij niet zien, want het was de verantwoordelijkheid van Financial Services en AnsaldoBreda om die treinen te toetsen en te accepteren.

Mevrouw **Bergkamp**: Over wat voor constructiedingen hebt u het dan?

De heer **Siebers**: De zaken die in de rapporten naar boven kwamen over leidingen en dat soort dingen.

Mevrouw **Bergkamp**: U noemt dat constructiezaken?



De heer **Siebers**: Ik ben geen ingenieur, maar in mijn termen zijn dat constructie-issues.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat waren dus nieuwe dingen voor u.

De heer **Siebers**: Ja, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Begin juli 2013 valt het doek definitief voor de Fyra. Was daarmee elke mogelijkheid om de concessie uit te voeren conform de gemaakte afspraak uit de concessieovereenkomst definitief verkeken?

De heer **Siebers**: Voor de korte termijn wel, want voor die concessie waren nieuwe treinen nodig. We hebben het straks over alternatief materieel gehad. Er waren geen treinen op dat moment, in elk geval geen hogesnelheidstreinen. Die concessie zoals die bedoeld was kon op dat moment dus niet worden uitgevoerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was daar dan de consequentie van? Hoe ging u daarmee om?

De heer **Siebers**: We moesten naar een alternatief kijken om een zo goed mogelijke dienstregeling in elkaar te zetten.

Mevrouw **Bergkamp**: Was u daarbij bang om de concessie te verliezen, dat de overeenkomst zou worden ontbonden? Speelde dat of dacht u dat u een kans zou krijgen om met een alternatief te komen?

De heer **Siebers**: Zoals ik al zei, was de taskforce daar primair mee bezig. Wij waren vooral bezig met het zo snel mogelijk voor elkaar krijgen van een zo goed mogelijke alternatieve dienstregeling of dienstverlening tussen Nederland en België.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer wist u -- dit is een feitelijke vraag -- dat u op zich de ruimte had om met een alternatief te komen en dat de

concessieovereenkomst niet in gevaar was? Wanneer was dat ongeveer, in de tijd?

De heer **Siebers**: Dat gevoel heb ik niet gehad, dat de concessie niet in gevaar was.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt tot het laatste moment het gevoel gehad dat de concessie ingetrokken kon worden?

De heer **Siebers**: Ja, er was nogal wat aan de hand. Dat voelde niet ... Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het uiteindelijke besluit om definitief te stoppen mede ingegeven doordat er contractueel gezien ruimte leek te bestaan om door te rijden met het bestaande materieel?

De heer **Siebers**: Primair was de afweging operationeel: wat we ontdekten in de treinen, hoelang het zou duren voordat het hersteld zou worden en hoe AnsaldoBreda daarmee omging. Dat waren de belangrijkste redenen. Dat had ook financiële consequenties, maar die hebben niet primair een rol gespeeld in de besluitvorming.

Mevrouw **Bergkamp**: Was uw idee op basis van de informatie -- eind mei of begin juni, toen er werd besloten om definitief te stoppen met de Fyra -- dat u de concessie kon behouden?

De heer **Siebers**: Niet dat ik weet.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u dat gehoord?

De heer **Siebers**: Ook niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U werd daar niet over geïnformeerd? Dat lijkt me vrij belangrijk als je verantwoordelijk bent voor de uitvoering van een concessie.

De heer **Siebers**: De concessieverantwoordelijkheid was op dat moment onderwerp van gesprek van de NS-directie. Mevrouw Van Vroonhoven leidde dat. Zij besprak dat ook met het ministerie.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was of u, toen er werd besloten om te stoppen, feitelijk wist dat een van de redenen was dat de concessie in elk geval niet werd ingetrokken?

De heer **Siebers**: Dat kan ik me niet zo een-twee-drie herinneren. Ik weet alleen wat de redenen waren om te stoppen met de treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: Was daar geen communicatie over op dat moment? Het lijkt me vrij essentieel, de vraag of je de concessie kunt houden of niet. Dat kunt u zich niet herinneren?

De heer **Siebers**: Ik kan me herinneren dat het op dat moment nog niet zeker was. Ik weet wel dat het onderwerp van gesprek is geweest met de ministeries, ook met Financiën. Wat op het moment dat we het besluit namen daar precies de status van was, kan ik me niet herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat kunt u zich niet herinneren?

De heer **Siebers**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is toch een groot punt.

De heer **Siebers**: Ja, maar de andere punten waren groot genoeg.

Mevrouw **Bergkamp**: Het verliezen van een concessie of niet lijkt me wel een heel groot punt. Dat was het in elk geval voor u niet, op dat moment.

De heer **Siebers**: De vraag was wat ik op dat moment wist over die concessie, bij het nemen van het besluit over de treinen. Tenminste, zo heb ik hem begrepen. Op dat moment was doorslaggevend de inschatting

hoelang het zou duren voordat de treinen weer gerepareerd zouden zijn, als dat al mogelijk zou zijn, en het feit dat AnsaldoBreda in die periode een bepaald gedrag had laten zien dat heel weinig vertrouwen gaf. Dat was al basis genoeg. Ongetwijfeld zal getoetst zijn met de overheid wat de impact op de concessie was, maar daar was ik niet bij en ik kan me ook niet herinneren wat daar de uitkomst van was.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer wist u als vervoerder dat het niet meer nodig was om een eigen hogesnelheidstrein in te zetten, dat er ook ruimte was voor alternatieven? Ik neem aan dat je dat allemaal van tevoren moet plannen en die duidelijkheid moet hebben.

De heer **Siebers**: De taakverdeling was op dat moment dat de taskforce zich bezighield met het kijken naar alternatief materieel en mijn organisatie en ik ons richtten op de bestaande operatie, dus de Thalys, de ICE en de binnenlandse hogesnelheidstreinen.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist dus helemaal niet wanneer er geen alternatief of wel een alternatief zou moeten komen voor de Fyra? Dat wist u niet? U bent toch operator? U bent toch verantwoordelijk voor de uitvoering?

De heer **Siebers**: Wij waren dus op dat moment aan het uitvoeren. De taskforce had een apart team van deskundigen dat daarmee bezig was. Dat was op dat moment onderwerp van onderzoek en nog niet van operatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Laat ik mijn vraag anders stellen: wanneer kreeg u het signaal vanuit de taskforce dat er in elk geval niet meer een eigen hogesnelheidstrein gevonden hoefde te worden, dus dat er een alternatief mocht komen voor de Fyra, een meer confessionele trein? Wanneer kreeg u dat signaal vanuit de taskforce?

De heer **Siebers**: Ik kan dat niet zo exact pinpointen, maar dat zal op het moment zijn geweest dat dat kenbaar werd gemaakt. Er werd op enig moment kenbaar gemaakt dat wij een alternatieve dienstregeling zouden

gaan onderzoeken, samen met de Belgen, met extra Thalys-treinen en de Eurostar et cetera.

Mevrouw **Bergkamp**: U werd dus als operator geïnformeerd op het moment dat het nieuws naar buiten ging?

De heer **Siebers**: Ik weet niet of het op hetzelfde moment is geweest, maar rond die tijd.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Siebers, ik stel u een heel feitelijke vraag: wanneer wist u, vanuit uw verantwoordelijkheid als operator, dat er in elk geval geen alternatief moest komen voor de Fyra, dat er gestopt zou worden en dat er ook met confessionele treinen gereden zou kunnen worden?

De heer **Siebers**: Ik heb net gezegd wanneer ik wist dat zou worden gestopt met de Fyra-treinen. Over het alternatief heb ik dat ook niet gezegd.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer was dat?

De heer **Siebers**: Ik zeg u dat ik niet exact de datum weet, maar dat het rondom dat besluit zal zijn geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ongeveer? Was dat begin mei, was dat medio mei?

De heer **Siebers**: Dan ben ik echt overvraagd. Het was ook niet zo relevant, want op dat moment ...

Mevrouw **Bergkamp**: Voor ons als commissie is dat wel relevant.

De heer **Siebers**: Voor mij in die positie was dat niet het geval, want wij waren op dat moment gewoon met de dagelijkse operatie bezig, met de bestaande Thalys-treinen et cetera. De taakverdeling was dat de taskforce zich daarmee bezig hield.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens de heer Meerstadt was de uitvoering van de hsl-concessie de taak en de verantwoordelijkheid van HSA. Bent u het daarmee eens?

De heer **Siebers**: Van de hsl-concessie wel. Ja. Dit ging echter over een andere periode, dat had ik misschien moeten toevoegen. De alternatieve treinen zouden pas na 2015 gaan rijden. Dat was het moment waarop er één geïntegreerde concessie was.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat u in uw functie voldoende gesteund bent vanuit de NS-directie en ook door de betrokken directieleden? U had best een moeilijke missie. U hebt net heel kort, in een minuut, al die belangen en de verschillende partijen geschetst. Hebt u het idee dat u voldoende gesteund bent, om dit tot een succes te maken?

De heer **Siebers**: Ja. Nogmaals, ik had die aansturing graag anders gezien. Maar goed, daar is op een gegeven moment voor gekozen en dat is dan de nieuwe werkelijkheid. Daarbinnen is dat goed gesteund, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: In hoeverre is het mislukken van de Fyra te wijten aan de periode voor uw tijd, zeg maar? We stellen die vraag niet aan veel mensen, maar in uw geval vinden we het toch wel belangrijk om die vraag te stellen.

De heer **Siebers**: Ik vind het lastig om die vraag te beantwoorden. Ik ga het natuurlijk wel doen, dat snapt u.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent in 2010 begonnen.

De heer **Siebers**: Ja, als directievoorzitter.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor uw tijd zijn veel besluiten genomen.

De heer **Siebers**: Ik vind het lastig om die vraag te beantwoorden, omdat het daardoor al snel lijkt dat je de verantwoordelijkheid ergens anders neerlegt. Terugkijkend, met wat meer ervaring, denk ik dat er wel een aantal heel wezenlijke keuzes zijn gemaakt die er achteraf gezien, met de kennis die we nu hebben, eigenlijk voor hebben gezorgd dat we in deze situatie terecht zijn gekomen, zoals de keuze van de concessie en de treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien om het even te concretiseren: als we het nu verdelen in uw eigen verantwoordelijkheid, die van de Staat, die van de Belgen en die van de NS? We hebben het over het falen van dit project. Kunt u daar dan iets concreter over zeggen, over hoe het komt dat dit project is mislukt en over wat aan wie ligt? Misschien moeten we beginnen met uzelf. Dat is misschien het makkelijkst.

De heer **Siebers**: Ik weet dat wij, ik en al mijn collega's die elke dag hun stinkende best hebben gedaan, er alles aan hebben gedaan om dit voor elkaar te krijgen. Ik zou, terugkijkend, ook niet weten hoe we het anders hadden moeten doen. We zullen ongetwijfeld stekken hebben laten vallen. Ik heb -- daar kunt u van verzekerd zijn -- de puzzel vaak gelegd en ik kan alleen maar zeggen dat we denken er alles aan gedaan te hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: En de NS-directie?

De heer **Siebers**: Over mezelf kan ik dit dan zeggen. Ik vind het heel lastig om hier vanuit mijn positie even te zeggen waar het in dit hele verhaal over al die jaren met al die afwegingen aan heeft gelegen. Ik weet alleen wel -- nogmaals, met de kennis van nu -- dat die concessie en ook de manier van contractering erg beperkend hebben gewerkt. Dat geldt ook voor de bestelling van de treinen. Ik had graag een andere leverancier gehad. Laat dat ook duidelijk zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: En de Belgen?

De heer **Siebers**: De Belgische collega's hadden een andere uitgangspositie. Ik zie niet in wat hun directe verantwoordelijkheid in dit verhaal is geweest. Ze hebben natuurlijk wel een belangrijke rol gespeeld en het heeft dingen niet altijd makkelijk gemaakt, maar ik kan niet zeggen dat dat direct impact heeft gehad op het niet slagen met Fyra.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik hoor nog geen lessons learned, maar misschien is het goed als we daar straks nog wat aandacht aan besteden. Ik geef eerst even het woord aan mevrouw Vos.

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

De **voorzitter**: Misschien is het goed om bij dat punt te komen, van de lessons learned. Ik zal er een kleine inleiding bij geven. Ik heb goed zitten luisteren en mij is een aantal dingen opgevallen die u in dit verhoor aan de orde hebt gesteld. U hebt een paar keer gezegd dat de ervaring leert dat treinen kinderziektes kunnen hebben en dat er problemen kunnen zijn. Dan kijk ik toch weer even terug naar eerdere verhoren en naar hetgeen wij uit de stukken hebben gehaald. Het lijkt wel alsof op het moment dat de trein is gekocht, daar allemaal niet over nagedacht is. Wat betreft de levertijd, is bijvoorbeeld in beeld gekomen dat eigenlijk toen al bleek dat de treinen niet op tijd zouden kunnen worden geleverd. Alle dingen die u zegt over het proefbedrijf en zo waren eigenlijk niet verdisconteerd in die levertijd. Dat hebben we aan de orde gehad en daar hebben we ook verhoren over gevoerd.

U zegt dat u gaandeweg achter problemen bent gekomen. Dan moeten er nog extra testen worden ingezet. Het proefbedrijf wordt later bedacht. Dat lijkt me heel verstandig. Er is vrij intensief over gesproken. Er komen in dat proefbedrijf serieuze problemen naar boven, eigenlijk problemen die al eerder, tijdens de bouw, duidelijk waren. We hebben de heer Jonkers langs gehad, die ook een aantal dingen heeft gezien. Het lijkt alsof alles nog steeds naar boven komt, maar dat er eigenlijk niets gebeurt.

U zei net ook dat het niet uit de stukken blijkt. Uit de stukken blijkt echter soms wel een wat steviger beeld dan u vandaag hebt neergezet, namelijk dat



op een bepaald moment -- het staat gewoon in de stukken -- toch de koppen meer tegen elkaar gingen en dat er nú echt moest worden nagedacht over een integrale beslissing. Wanneer het gaat over APTO, dus het eerder overnemen van de treinen met al die zorgen, schrijft u in een rapport: nu geven we eigenlijk alle macht uit handen. U schetst vandaag dat u eigenlijk alles al wist, dat u de stappen hebt gezet. Als ik het dossier goed lees, zie ik dat er een soort apotheose komt in dat proefbedrijf waarin al die problemen naar boven komen. Dat wordt dan voor de helft uitgevoerd. Overigens, in tegenstelling tot wat u zei, helemaal niet in België. Er was ook alleen maar een verklaring van geen bezwaar, met grote problemen.

Ik ben in dit verhoor op zoek naar de vraag wanneer u dacht: dit gaat echt goed. Dat blijkt namelijk niet uit de stukken. Kunt u daar eens op reageren. Misschien zit daar dan een les. Ik ben ernaar op zoek met u.

De heer **Siebers**: Wij wisten -- dat was het lastige van dit hele traject -- dat niets vanzelf zou gaan en dat alles heel lastig en complex zou zijn. Dat is zeker een lesson learned: de manier waarop we het hadden georganiseerd binnen NS en ook buiten NS, hielp niet. Dat is iets wat ik ook zelf, als ik een dergelijke governance weer tegenkom, niet meer zal accepteren in die rol. In die fase waren wij echter volledig dedicated om die treinen zo goed mogelijk te introduceren. Daar hebben we het uitgebreid over gehad. Dat is echter zeker een lesson learned.

De **voorzitter**: U zegt een beetje achteraf dat dat lessons learned zijn. Als ik naar de stukken kijk van directievergaderingen van HSA, zie ik dat jullie een heel groot risico zien ten aanzien van die bedrijfszekerheid en dat de oplevering niet van hoog niveau wordt. Er staat ergens een zin, die ik heel fascinerend vond: jongens, we moeten alles op alles zetten; als het niet kan zoals het moet, moet het maar zoals het kan. Uit de stukken klinkt een soort "help!". Er is van tevoren nooit nagedacht over die loan-and-useconstructie, maar die moest ineens. Er is niet van tevoren nagedacht over die APTO, waarover u zelf in die notitie schrijft: jongens, we geven eigenlijk alles uit handen; de onderhandelingspositie van NS versus AnsaldoBreda wordt nu echt verzwakt. U schetst vandaag het beeld alsof het een beetje soepel was

en later tegenviel. Dat blijkt gewoon niet uit het dossier voor ons. Snapt u dat?

De heer **Siebers**: Als ik die indruk heb gewekt, wil ik die graag bij dezen wegnemen. Zoals ik net al zei, wisten wij dat alles verdomd lastig was en dat we continu voor nieuwe uitdagingen stonden. Het soort citaten dat u net noemde, was juist motiverend bedoeld in onze organisatie en zo moet u ze ook lezen. Dat was de manier waarop onze mensen elkaar stimuleerden en motiveerden. Er was geenszins sprake van dat we dachten dat het allemaal makkelijk zou gaan. We hadden echter vertrouwen in ten eerste al die instanties. Daar kunnen we nu van zeggen dat het niet gewerkt heeft, maar op dat moment ging ik ervan uit dat als de ILT onze trein toelaat -- dan hebben we het niet over zomaar een instantie -- dat heel degelijk is gebeurd. Datzelfde geldt voor hun Belgische collega's. Zo heb ik een aantal van dit soort elementen benoemd. Als al die partijen zeggen "je kunt met die trein rijden", heb ik daarop te vertrouwen. Tegelijkertijd hebben we al die andere maatregelen ook genomen.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Siebers. Eén cruciaal verschil is dat die trein al is toegelaten toen u al had besloten dat u hem ging gebruiken in december. Dat had u toen al gedaan.

De heer **Siebers**: Ja, maar ...

De **voorzitter**: Nee, ik wil even uitpraten. Ik zie in de stukken dat er heel kritische geluiden zijn en dan wordt toch een besluit genomen. Tegen uw wil, want dat blijkt heel duidelijk. Op een bepaald moment is er een strijd, die ademt uit het dossier. Uiteindelijk wordt toch besloten om het te gaan doen, zonder terugvaloptie. Later, in 2013, wordt gekeken of dat allemaal verstandig is geweest. Dan zegt de NS zelf: dat hadden we nooit moeten doen. Maar u zei het toen al. U had daarin een vooruitziende blik. U bent dan overruled en dan gebeurt het allemaal toch. De trein was nog helemaal niet toegelaten. Er waren nog hele dossiers niet bekend. De documenten waren nog niet in handen. Het dendert maar door. Dan komen in het proefbedrijf

grote problemen, veiligheidsissues, naar boven: deuren, tractie en remmen. Stond de veiligheid voldoende op het netvlies bij u?

De heer **Siebers**: Laat ik daar heel duidelijk over zijn: veiligheid is nooit een issue geweest. Als een trein niet veilig is, rijdt hij niet. Met veiligheid staan we op en gaan we naar bed. Dat ben ik gewend vanuit mijn tien jaar luchtvaartervaring en ook uit mijn negen jaar spoorervaring. Er zijn juist allerlei checks-and-balances ingebouwd om dat te voorkomen. Ik wil ook elke, hoe zal ik het zeggen ... Veiligheid is geen issue geweest. Al die checks-and-balances zijn er omdat we dat uit ervaring weten. Dat weet ik zelf ook. Ik ben in de luchtvaart uitgebreid getraind op wanneer dingen misgaan en in de treinenbusiness precies hetzelfde. Wanneer gaan dingen mis? Als een combinatie van factoren niet goed gaat. Wij bouwen dus altijd extra checks-and-balances in. Dat hebben we hier ook gedaan. Veiligheid is dus absoluut nooit een issue geweest. Op het moment dat dat het wel was, hebben we direct maatregelen genomen.

De **voorzitter**: Dan is het zo vreemd dat wordt besloten om alles op te hangen aan de Fyra, terwijl u de gegevens over de vraag of het allemaal veilig is nog nauwelijks heeft. Ik begrijp dat dat een heel belangrijk issue is. Natuurlijk snap ik dat. Dat is ook geen kritiek. Het is verbazingwekkend dat op een bepaald moment wordt besloten om te gaan rijden terwijl zo veel dossiers nog niet waren afgerond en duidelijk was dat problemen niet waren opgelost. Dat waren fundamentele problemen, geen kleine kinderziektes. Het waren fundamentele problemen, tot het einde toe. Er wordt dan toch besloten om de dienst te doen, terwijl het proefbedrijf niet klaar is: 50% was uitgevoerd en niet grensoverschrijdend, waar later nog heel grote problemen mee zijn. Wat is dan voor u de belangrijkste les, als ik dat allemaal gewoon uit het dossier ophaal?

De heer **Siebers**: Zoals ik eerder zei, had ik graag die Benelux-trein als back-up in stand gehouden. Laat dat heel duidelijk zijn.

De **voorzitter**: U had dus eigenlijk gewild dat u uw poot op dat moment stijf had gehouden?

De heer **Siebers**: Het was geen kwestie van een poot stijf houden. Het was een dilemma tussen twee heel moeilijke keuzes. Achteraf gezien had ik graag gewild dat we die andere keuze hadden gemaakt.

De **voorzitter**: Maar ze wilden het niet eens voor u uitrekenen, mijnheer Siebers. Dat hebben we toch gelezen? Ze wilden het niet eens uitrekenen!

De heer **Siebers**: Dat was de afweging. Natuurlijk had ik het achteraf graag anders gezien, maar dat kon ik op dat moment niet bepalen. Daarnaast hadden wij -- ik kan het niet vaak genoeg herhalen -- nog zo veel andere checks in ...

De **voorzitter**: U aarzelt bij het woord "vertrouwen", volgens mij.

De heer **Siebers**: Dat is uw interpretatie. Er waren zo veel checks in het totale systeem ingebouwd. Als al die partijen aangeven "met deze trein kun je rijden", moet ik daarvan uit kunnen gaan. Ik zou niet weten hoe we dat dan anders zouden moeten doen. Dat neemt natuurlijk niet weg dat we ernstig teleurgesteld zijn in de manier waarop het is gegaan.

De **voorzitter**: Daarom is het zo terecht dat mevrouw Bergkamp en mevrouw Vos zo hebben ingezoomd op het proefbedrijf, omdat daarin al die feiten naar boven kwamen. Toen zijn er adviezen gegeven om echt een proefbedrijf te gaan doen, ook een grensoverschrijdend proefbedrijf te doen, en het gebeurt niet. Uiteindelijk wordt die trein in de dienst gezet en komen al die problemen, die de heer Jonkers al geschetst had en die eigenlijk al die jaren meeslepen, ineens naar voren. Dan is het zo jammer dat niet iemand op de rem heeft getrapt.

De heer **Siebers**: De problemen die uiteindelijk hebben geleid tot het besluit om te stoppen met de treinen, waren ook niet in een proefbedrijf naar boven

gekomen, tenzij je jarenlang met die treinen had gereden. Dat is praktisch helaas niet mogelijk. In een ideale wereld kun je al die dingen allemaal blijven doen, maar we hebben ook gewoon met de werkelijkheid te maken. Ik zei al dat wij na die eerste week het effect van de maatregelen zagen. Later zijn we ingehaald door nog veel structurelere issues die we daarvoor niet naar boven hadden zien komen.

De **voorzitter**: Dat kunt u zeggen, dat als het proefbedrijf langer had geduurd de problemen misschien helemaal niet naar boven waren gekomen. Als het proefbedrijf gewoon door had gelopen, waren in het proefbedrijf de problemen zichtbaar geworden. Dan was duidelijk geworden dat er uiteindelijk een dubbele bezetting nodig was voor elke trein die er reed, zonder één in reparatie. Als het proefbedrijf door had gelopen, had u gedurende het proefbedrijf zonder reizigers het idee gehad dat na iedere rit de trein moest worden vervangen en dat er grote problemen waren met de inzetbaarheid. Het was waarschijnlijk fijn geweest als al die problemen zich hadden voorgedaan voordat er reizigers, machinisten en conducteurs in de trein gingen zitten. Dan hadden we dat misschien allemaal wel over de winter heen getild, want u kende al die problemen al. Dat is waarom de commissie zo verbaasd is als zij dit dossier ziet. Als het proefbedrijf was doorgelopen, hadden we de problemen die later in de dienst zijn gezien mogelijk in dat proefbedrijf gezien. Dan hadden ze gezegd: kijk eens, mijnheer Jonkers zag het toen al.

De heer **Siebers**: Al de maatregelen op de punten die u nu noemt, hebben we juist ingevoerd. Die hebben we allemaal ter harte genomen op basis van die ingebruiknameadviezen. Ik weet niet precies wat de heer Jonkers heeft gezegd. Wij spraken met Financial Services en die gaf ons het beeld dat ik u heb geschetst.

De **voorzitter**: Wij blijven achter met het beeld dat bij het laatste ingebruiknameadvies -- u hebt terecht aangegeven dat dat niet was om naar "go/no go" te kijken -- niets was verbeterd, dat die structurele verbeteringen niet zijn waargemaakt en dat er geen zicht op was dat dat zou veranderen.

Dat is een document, het laatste document, dat u voor ogen hebt voordat de trein met machinisten, met conducteurs en met reizigers de grens over gaat. Dat is waarom wij sommige vragen met verbazing aan u voorleggen. Het is zo jammer dat het allemaal verwezenlijkt is en dat het uiteindelijk geen succes wordt. Daarom leg ik dat aan u voor.

De heer **Siebers**: Ja.

De **voorzitter**: Goed. Wij komen tot een afronding. Er zijn altijd nog een aantal punten waar wij aandacht aan willen besteden. In dit geval is dat er nog een. U hebt een belangrijke verantwoordelijkheid gehad op dit dossier in zijn totaliteit. Ook aan u vraag ik of u signalen hebt gekregen van onregelmatigheden, van zaken die frauduleus zouden kunnen zijn of op een andere manier nog aandacht behoeven.

De heer **Siebers**: Nee.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik sluit dit verhoor.

Sluiting: 15.39 uur