

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 10 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Robbe (chief financial officer/directielid bij NS), die wordt bijgestaan door de heer De Graaf.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

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

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Robbe. U bent vanaf 2010 werkzaam bij de Nederlandse Spoorwegen, afkomstig van Shell. U was vanaf 2011 chief financial officer, de hoogste man op het financiële beleid, binnen de NS-directie en sinds zeer recentelijk bent u überhaupt de hoogste baas van de Nederlandse Spoorwegen. U neemt sinds een aantal dagen de rol van president-directeur waar.

In dit verhoor gaan wij een aantal vragen aan u stellen, onder meer over de leasemaatschappij van NS in Ierland, NSFSC (NS Financial Services Company), die de treinen heeft gekocht en heeft geleased aan het bedrijf dat uiteindelijk het vervoer tot stand moest brengen. Dat was HSA (High Speed Alliance). Wij spreken ook met u over de positie van NS en HSA. Wij komen te spreken over het onderhandelakkoord dat is gesloten en ook over de juridische afhandeling van de Fyra-treinen zelf met AnsaldoBreda. Dat zijn diverse onderwerpen waarover wij met u zullen spreken vandaag.

De eerste vragensteller in dit verhoor is de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Robbe, ik wil beginnen met eind 2010. Snel na uw aantreden als financieel directeur wordt duidelijk dat er grote financiële problemen zijn bij HSA, de dochteronderneming van de NS die het vervoer over de hogesnelheidslijn regelt. Eind 2010 wordt in een vergadering van de raad van commissarissen, waar u ook bij bent, gesproken over een mogelijk faillissement van HSA. De raad van commissarissen blijkt nogal verrast te zijn over de slechte financiële situatie van HSA. Waarom was die zo verrast?

De heer **Robbe**: HSA verkeerde al een tijd in moeilijke financiële omstandigheden. Daar waren in een eerder stadium al gesprekken over geweest, ook met de overheid. Toen is een memorandum of understanding afgesloten, in 2008, waarin afspraken waren gemaakt met betrekking tot de financiële stabiliteit van HSA. De omstandigheden veranderden in de loop van de tijd. Er was ook een economische crisis, waardoor de verwachte opbrengsten van HSA minder werden. De positie verslechterde dus eigenlijk in de loop van de tijd, terwijl intussen ook de treinen steeds later kwamen. De opbrengsten liepen dus terug. Dat was het verhaal.

De heer **Van Gerven**: Dat was kennelijk nieuw voor de raad van commissarissen, want die bleek verrast.

De heer **Robbe**: Het woord "verrast" staat me niet zo bij. Er kwam natuurlijk wel voortdurend nieuwe informatie. De raad van commissarissen werd a tempo op de hoogte gesteld zodra er nieuwe informatie was.

De heer **Van Gerven**: In hoeverre verbaasde de penibele situatie waarin HSA verkeerde u?

De heer **Robbe**: Ik kwam nieuw binnen. Ik werd natuurlijk bijgepraat door mijn voorganger. Ik heb kennisgenomen van de historie en ik heb de realiteit geaccepteerd zoals die op dat moment was, namelijk dat de financiële situatie moeilijk was en dat het mijn taak was om daar met mijn collega's en met andere stakeholders een oplossing voor te vinden.

De heer **Van Gerven**: U hebt al iets gezegd over de oorzaken. U zegt dat er een economische crisis was, waardoor de reizigersprognoses slechter waren. Er waren ook nog andere oorzaken. Kunt u die noemen?

De heer **Robbe**: Absoluut. De vertraging van de aflevering van treinen betekende dat de kosten omhoog gingen en dat de opbrengsten later zouden komen. De winstvooruitzichten zouden dus uiteindelijk minder worden, zelfs zodanig dat het bedrijf uiteindelijk onvoldoende geld zou hebben om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen.

De heer **Van Gerven**: Het had zowel externe oorzaken als interne, binnen het bedrijf.

De heer **Robbe**: Absoluut.

De heer **Van Gerven**: Eind 2010 wordt in de raad van commissarissen gesproken over het sturen van een zogenaamde "discontinuïteitsbrief" aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het huidige ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dat is een brief waarin aan de Staat wordt medegedeeld dat HSA binnen afzienbare tijd failliet zal gaan. Wat was het doel van die discontinuïteitsbrief?

De heer **Robbe**: Dat was een verplichting die bestond onder dat MoU.

De heer **Van Gerven**: MoU?

De heer **Robbe**: Het memorandum of understanding dat in 2008, meen ik, gesloten werd tussen de Staat en ...

De heer **Van Gerven**: Dat was dus een afspraak die tussen de Staat en de NS, HSA, was gemaakt in 2008?

De heer **Robbe**: Ja. Er waren wederzijdse afspraken gemaakt over hoe om te gaan met de verslechterende situatie. Er waren afspraken gemaakt over

uitstel van betaling van de concessievergoeding, zodat er meer ruimte zou komen om eerst opbrengsten te krijgen en dan de concessievergoeding af te dragen. Zoals wij net bespraken, bleken er te weinig opbrengsten te zijn om aan die verplichtingen te kunnen voldoen. In die afspraken stond ook dat als een faillissement van HSA dreigde, HSA de verplichting had om het ministerie daar tijdig van op de hoogte te stellen.

De heer **Van Gerven**: Dus dat was de reden. Ik wil nog even naar het memorandum van overeenstemming van 2008. Daarin is een bepaling opgenomen, in artikel 14, waarin staat dat de Staat maatregelen zal treffen indien er sprake is van een dreigende discontinuïteit van HSA. Kun je zeggen dat de NS, of HSA, met die bepaling, een verplichting van de Staat om HSA overeind te houden, in een zetel zat ten opzichte van de Staat?

De heer **Robbe**: Nee, dat kun je niet zo zeggen. Die verplichting bestond alleen als er externe omstandigheden waren waardoor HSA failliet zou dreigen te gaan, want de concessieovereenkomst bleef nog steeds staan. Daarin is een verwijzing naar de externe omstandigheden opgenomen. Als het kwam door andere omstandigheden, was de Staat niet verplicht om bij te springen. Voor ons als directie was dat trouwens ook nooit een reëel alternatief. Wij vonden een faillissement slecht, uiteindelijk ook voor de reiziger.

De heer **Van Gerven**: Er zou een stap gezet kunnen worden door de overheid als er sprake was van externe omstandigheden.

De heer **Robbe**: Precies.

De heer **Van Gerven**: Waar werd dan aan gedacht, aan welke externe omstandigheden?

De heer **Robbe**: Bijvoorbeeld aan nieuwe overheidsmaatregelen met betrekking tot de invoering van veiligheidssystemen, zoals ERTMS.

De heer **Van Gerven**: Dat soort zaken?

De heer **Robbe**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Afgezien van die toezegging in dat memorandum van overeenstemming, zou een faillissement van HSA met daarop volgend een heraanbesteding van de vervoerconcessie voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu een zeer kostbare optie zijn. Die optie was nadelig voor het ministerie. Had de NS daardoor meer onderhandelingsruimte?

De heer **Robbe**: Nee, zo voelde ik het niet. Het was geen goede optie voor de Staat, maar ook geen goede optie voor NS en voor de reiziger. Ik voelde dat wij samen moesten werken aan een oplossing en ik voelde ook dat het ministerie daar steeds zo in zat.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het voor beide een probleem was.

De heer **Robbe**: Het was voor beide een probleem, zeker ook voor ons.

De heer **Van Gerven**: Begin 2011 verstuurt HSA die discontinuïteitsbrief. Wat was de consequentie van het versturen van die brief? Wat volgde daar dan uit?

De heer **Robbe**: Het was eigenlijk een aankondiging dat er binnen zes maanden actie zou moeten worden ondernomen, omdat anders die discontinuïteit uiteindelijk plaats zou vinden. Dat betekende dat NS nog een extra tussentijdse lening zou moeten verschaffen, het bedrijf draaiende zou moeten houden, maar dat het uiteindelijk over zou gaan, dat de concessie zou worden ingetrokken en dat het weer aan I en M zou zijn om daarmee om te gaan met een andere aanbesteding of wat dan ook. Het was dus een eerste stap in zo'n proces, een zesmaandennotice.

De heer **Van Gerven**: In de aanloop naar het versturen van die discontinuïteitsbrief wordt er eind 2010 een geactualiseerde businesscase,

een financieel ondernemingsplan, van HSA aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu gegeven. Over de oorspronkelijke businesscase die aan de bieding in 2001 ten grondslag lag en de onderliggende aannames daarbij, heeft jarenlang getrouwtrek plaatsgevonden tussen NS en de Staat. NS weigerde die businesscase te overleggen. Het ging met name over de onderliggende aannames daarvan. Wat was voor u nu eigenlijk de aanleiding om eind 2010 wel openheid van zaken te geven?

De heer **Robbe**: Weet u, wat daarvoor is gebeurd zult u aan anderen moeten vragen. Daar was ik niet bij betrokken. Mijn houding is altijd geweest: volledige transparantie tegenover alle ministeries; wij hebben een gezamenlijk belang, wel ieder in zijn eigen verantwoordelijkheid, en dat moeten wij erkennen met elkaar; het delen informatie helpt ons om gezamenlijk tot de beste oplossing te komen.

De heer **Van Gerven**: U hebt zelf toch teruggekeken om die gegevens te verzamelen? Bent u die onderliggende aannames tegengekomen?

De heer **Robbe**: Mijn startpunt was eigenlijk de geüpdatete businesscase, zoals u dat noemt, van HSA. Die was net daarvoor opgesteld en die was ook gevalideerd door een extern bureau, samen met het ministerie. Dat was de geaccordeerde case. Wat daarvoor gebeurd was, vond ik minder relevant. Ik had het te doen met de realiteit zoals die zich toen voordeed.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, er is natuurlijk een vergelijking gemaakt met 2000/2001. De geactualiseerde businesscase is vergeleken met de eerste businesscase.

De heer **Robbe**: Voor mij waren de data die wij toen hadden gewoon het startpunt. Ik ben niet helemaal teruggegaan om te kijken wat de situatie in 2001 was. Er was net een bijgewerkte businesscase. Die was belangrijk voor de toekomst van het bedrijf.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u niet hebt gekeken wat er in 2000/2001 allemaal is gebeurd, dat u alleen met betrekking tot 2010 volledige openheid van zaken hebt gegeven op basis van de toen actuele gegevens met betrekking tot de prognoses, kosten, enzovoorts.

De heer **Robbe**: Zo zit het precies.

De heer **Van Gerven**: Dat NS tot eind 2010 nooit openheid van zaken heeft gegeven, hebt u toch kunnen constateren? Ik begrijp dat u niet helemaal terug bent gegaan, maar het is u toch wel duidelijk geworden dat daar veel discussie over was?

De heer **Robbe**: Er waren vast discussies in het verleden en ik hoor dat nu ook. Ik heb me er niet zo in verdiept, om eerlijk te zijn. Voor mij was van belang wat op dat moment de financiële situatie was van het bedrijf en wat nodig was om de juiste beslissingen te nemen. Over wat in het verleden is gebeurd, zult u echt aan mijn voorgangers moeten vragen wat hun beweegredenen waren om het zo te doen.

De heer **Van Gerven**: Ik vind dat merkwaardig of vreemd als je zo'n actuele businesscase maakt. Als je vooruit wilt en de toekomst in wilt dan moet je het verleden kennen, zeker als financiële man lijkt mij.

De heer **Robbe**: Even voor de duidelijkheid: die case was er al toen ik binnenkwam. Die heb ik niet meer hoeven te maken. In dat geval had je kunnen vragen: moet je niet teruggaan naar het verleden? Toen ik kwam, was die case net afgerond en afgestemd met het ministerie. Zoals gezegd, was dat mijn startpunt. Ik hoefde niet meer vanuit het verleden een nieuwe case te maken. Er was al een nieuwe case.

De heer **Van Gerven**: U hebt die geactualiseerde businesscase dus niet zelf gemaakt?

De heer **Robbe**: Nee, want die was er al.

De heer **Van Gerven**: Toen u aantrad?

De heer **Robbe**: Toen was die net klaar.

De heer **Van Gerven**: Toen lag die gereed. Laten wij het dan wat principiëler stellen. Wij hebben wel kunnen constateren dat er tussen 2000 en 2010 heel veel discussie was over het aanleveren van de businesscase, de achterliggende aannames en dergelijke. Wat vindt u ervan dat een staatsdeelneming zoals NS, waarvan u directeur bent, dan toch cruciale documentatie, zoals die oorspronkelijke businesscase met de onderliggende aannames uit 2000, niet meer heeft?

De heer **Robbe**: Ik moet dat aan mijn voorgangers laten. Ik vind dat wij volledig transparant moeten zijn als staatsdeelneming, wel met ieder zijn eigen rol. Wij moeten informatie delen, zodat ook de departementen en uiteindelijk de Kamer op een verantwoorde manier beslissingen kunnen nemen.

De heer **Van Gerven**: Had NS die businesscase, de volledige businesscase met de onderliggende gegevens uit 2000/2001, niet gewoon moeten bewaren, zodat die transparantie, die u ook bepleit, er in 2010 volledig was geweest en ook nu?

De heer **Robbe**: Toen ik verantwoordelijk was, heb ik bewaard wat wij toen hebben gemaakt. Dat kunt u nog nagaan. Dat ligt nog allemaal in de files en is nog toegankelijk.

De heer **Van Gerven**: Mogen wij dan concluderen dat vanaf het moment dat u aantrad alle financiële gegevens, alles wat u tegenkwam, netjes zijn bewaard en gedocumenteerd, zodat die, mocht iemand daar later op terug willen grijpen, in volledigheid terug te vinden zijn?

De heer **Robbe**: Absoluut. Daar kunt u op rekenen.

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

De heer **Elias**: Dus als alle klachten door de jaren heen van ambtenaren van Financiën en van Verkeer en Waterstaat, later I en M, en van ministers over het feit dat de NS hun niet de gegevens heeft verstrekt die men had willen hebben, juist zijn dan vindt u dat onjuist handelen van uw voorgangers?

De heer **Robbe**: Daar doe ik geen uitspraak over, mijnheer Elias. Ik kan alleen een uitspraak doen over de situatie waar ik in zat. In welke situatie mijn voorgangers zaten en wat hun overwegingen waren, zult u aan hen moeten vragen.

De heer **Elias**: U zei net dat u vindt dat alle gegevens verstrekt moeten worden en dat u dat zelf ook altijd hebt gedaan.

De heer **Robbe**: Ik heb dat gedaan. Over wat de omstandigheden waren voor mijn voorgangers, wil ik gewoon niet speculeren.

De heer **Elias**: Dan zal ik u daar ook niet naar vragen. Ik had nog één vraag over die eerste vergadering van de raad van commissarissen. U zei net tegen de heer Van Gerven dat het u niet meer zo bijstaat dat daar verrast werd gereageerd op het zo snel verslechteren van de situatie bij HSA. Toch was het niet een van de minst financieel onderlegde leden van de raad die er gewag van maakte, in uw aanwezigheid, dat de NS zichzelf een roze wolk had voorgespiegeld. Dat zou u toch bijgebleven moeten zijn, als financiële man.

De heer **Robbe**: Die precieze bewoordingen zijn mij niet bijgebleven, wel dat er voortdurend tegenvallers waren. Dat is wel wat ik oppakte in dat hele dossier. Er is een historie van tegenvallers. Ik kan me dus ook best voorstellen dat zo'n commissaris dan, nadat hij weer met een nieuwe tegenvaller wordt geconfronteerd, vragen gaat stellen over hoe het nu eigenlijk zit.

De heer **Elias**: U zat er voor het eerst bij. Herinnert u zich die stroom van opmerkingen over de vraag hoe het nu kon dat het zo slecht ging?

De heer **Robbe**: Ik herinner me dat wij een gesprek hadden over de omstandigheden en dat die verslechterd waren. Die intonatie van "roze wolk" en zo is me niet bijgebleven. Nee. Wel dat het een serieuze zaak was. Laten wij dat hier gewoon benoemen. Het was gewoon een serieuze zaak, met een bedrijf dat belangrijk was voor NS en voor het vervoer in Nederland dat failliet dreigde te gaan. Die klem heb ik wel erg gevoeld: hier moeten wij direct mee aan het werk.

De heer **Elias**: Tijdens deze verhoren is regelmatig de vraag aan de orde geweest waarom de NS haar dochter HSA niet zelf overeind heeft gehouden. Ook aan u stel ik deze vraag, namens de commissie. Waarom heeft de NS dat eigenlijk niet gedaan? Het is een dochter, 95% dochter. Waarom bent u niet gewoon zelf, toen het lastig werd, bijgesprongen? Waarom is de NS niet bijgesprongen?

De heer **Robbe**: Ik vind het een begrijpelijke vraag. HSA was een zelfstandig bedrijf. Dat moest ook, volgens de concessie. Die verplichtte ons om een zelfstandig bedrijf op te zetten. Er was ook een aandelenkapitaal in gestort door NS en door KLM en er was garantievermogen toegezegd. In zo'n zelfstandig bedrijf kun je niet zomaar extra geld stoppen. Ook in een dochter mag je vennootschapsrechtelijk niet met goed geld naar kwaad geld gooien, zoals ze dat noemen. Juridisch gezien heet dat paulianeus handelen. Je mag dus niet zomaar geld stoppen in een verlieslatend bedrijf.

De heer **Elias**: Ik ben geen jurist, maar ik heb altijd begrepen dat dat alleen andersom geldt: dat je er niet heel snel geld uit mag halen.

De heer **Robbe**: Maar je mag ook geen geld extra in een verlieslatend bedrijf stoppen. Dat is niet verantwoord omgaan met de gelden die je toevertrouwd zijn. Dat zou onze uiteindelijke aandeelhouder, het ministerie van Financiën,

ook niet goedgekeurd hebben. Mevrouw Schultz, de toenmalige minister van Infrastructuur en Milieu, heeft in een notitie aan de Kamer, toen er uiteindelijk een onderhandelakkoord was en er vragen dienaangaande waren in de Kamer, toegelicht dat zelfs als wij dat gewild zouden hebben, dat juridisch gezien niet mogelijk was. Wij hebben ons dan ook ingezet voor een andere oplossing -- daar komen wij misschien zo op -- namelijk die geïntegreerde concessie, in plaats van er geld in te stoppen.

De heer **Elias**: Niemand zou bezwaar hebben gemaakt als de NS op enig moment zou hebben gezegd: wij hebben in 2001 een buitengewoon hoog bod neergelegd dat aan de basis ligt van al deze problemen en wij gaan deze nu ook zelf oplossen.

De heer **Robbe**: Die verplichtingen lagen bij HSA. Wij mochten er als directie, vennootschappelijk gezien, niet zomaar geld in stoppen. Wij hebben wel samengewerkt aan een oplossing, maar daar komen wij nog op.

De heer **Elias**: Wat zou een faillissement van HSA eind 2011 de NS gekost hebben? Ik weet dat het een ingewikkelde rekensom is en wij gaan niet alle details erbij halen, maar wat zou dat grofweg gekost hebben?

De heer **Robbe**: Ik heb niet helemaal scherp wat het toen gekost zou hebben. Het was wel een substantieel bedrag.

De heer **Elias**: Welk bedrag ongeveer?

De heer **Robbe**: Wij hadden al 300 miljoen gegarandeerd. Daarna, toen wij het onderhandelakkoord hebben wij gesloten, hebben wij er nog eens zo'n 200 miljoen in gestopt.

De heer **Elias**: Wij komen grofweg op zo'n 450 miljoen, dat het NS eind 2011 gekost zou hebben als HSA kopje onder zou zijn gegaan.

De heer **Robbe**: Dat klopt. Waarvan dus 300 miljoen eigenlijk al toegezegd was.

De heer **Elias**: Er was 291 miljoen aan stortingen.

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

De heer **Elias**: Waar zouden die kosten uit bestaan, voor NS zelf en bijvoorbeeld voor HSA en NSFSC in Ierland?

De heer **Robbe**: Die kosten zouden bestaan uit het aanvullen van de tekorten op de operaties. De verwachting was dat de operaties zelf een positieve cashflow zouden hebben, maar die cashflow was onvoldoende om aan de concessieverplichtingen van HSA te voldoen.

De heer **Elias**: De NS had ook -- dat is al een paar keer langs geweest in de verhoren -- leningen en garanties verstrekt. Het is echter niet helemaal duidelijk onder welke voorwaarden dat was gebeurd. U bent precies de goede man om dat aan te vragen. Waren die voorwaarden zodanig dat het garanti kapitaal in feite weg zou zijn, omdat er in één keer moest worden afgelost zodra de exploitatie zou zijn begonnen?

De heer **Robbe**: Die garantie was het geld dat wij hadden toegezegd aan HSA om haar in staat te stellen om aan haar verplichtingen te voldoen. Die verplichtingen bestonden onder andere uit het betalen van leases voor de treinen, het betalen voor de oprekenkosten, de mensen die daar werkten, en ook het betalen van de concessiefee aan de overheid. In dat memorandum of understanding, waar wij het eerder over hadden, werd erkend dat er in de beginfase te weinig cashflow was en is afgesproken dat een deel van die betalingen uitgesteld zou worden tot een moment waarop er voldoende inkomsten zouden zijn. Omdat de omstandigheden verslechterden, kwamen die inkomsten er nooit. De consequentie zou zijn geweest dat de NS het hele garanti vermogen kwijt zou zijn.

De heer **Elias**: Er werden leningen verstrekt naast het garantiekapitaal. Waren de voorwaarden daarvan zodanig dat het garantiekapitaal moest worden aangesproken op het moment dat de exploitatie begon?

De heer **Robbe**: Nee, nee. Het garantiekapitaal zouden wij sowieso kwijtgeraakt zijn. Toen wij het onderhandelakkoord over een geïntegreerde concessie hebben afgesloten, heeft de NS de verplichtingen van HSA overgenomen. Om HSA in staat te stellen om aan die verplichtingen te voldoen, zijn er additionele leningen verstrekt bovenop het garantiekapitaal.

De heer **Elias**: Dan hebben wij het over de situatie nadat het onderhandelakkoord is gesloten. Mijn vraag zag op de voorwaarden die waren verbonden aan de eerder verstrekte leningen aan HSA, namelijk: waren die leningen niet onder zodanige voorwaarden verstrekt dat eigenlijk het garantiekapitaal zou worden opgesoupeerd op het moment dat de exploitatie zou beginnen, omdat daar die leningen mee moesten worden afbetaald.

De heer **Robbe**: Onze totale verplichting op dat moment was het aandelenkapitaal plus de garanties die wij hadden afgegeven: die 291 miljoen waar u het net over had. Dat was het. Leningen die wij gaven, konden wij dus ook niet meer terugkrijgen, want daar stond een garantie van onszelf tegenover tot het bedrag waarmee wij HSA zouden ondersteunen.

De heer **Elias**: Dan ga ik naar het onderhandelakkoord toe. Om een structurele oplossing voor het dreigende faillissement te vinden, was het noodzakelijk dat de concessievergoeding zou worden verlaagd. In dat eerder genoemde memorandum van overeenstemming van 2008, afgesloten onder minister Eurlings, werd daar een mogelijke oplossing voor geboden. Dat is, om precies te zijn, geregeld in artikel 14. De Staat was daarbij wel nog steeds gebonden aan de wijzigingsprocedure uit de concessieovereenkomst uit 2001. Dat was dan weer artikel 15.

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

De heer **Elias**: Die wijzigingsprocedure bood toch onvoldoende ruimte om de concessievergoeding zodanig te verlagen dat een faillissement zou worden voorkomen? Daar kwam je toch niet mee uit?

De heer **Robbe**: Nee, vandaar dat er een noodzaak was voor een nieuwe geïntegreerde concessie. Binnen de bestaande voorwaarden en contracten kwam je er niet meer uit. Dat klopt.

De heer **Elias**: Precies. Er moest dus geforceerd iets anders worden verzonnen.

De heer **Robbe**: Ja, want anders was HSA failliet gegaan. Dat was de consequentie, met alle gevolgen van dien -- wij hadden het er net al over -- voor de reiziger, voor de begroting, enzovoort.

De heer **Elias**: Die oplossing wordt dan gevonden -- wij praten nu alleen over de financiële kant en niet over de inhoudelijke -- in 2011 onder minister Schultz met het onderhandelakkoord. Er wordt gekozen voor de integratie van de hsl-concessie in de concessie voor het hoofdrailnet.

De heer **Robbe**: Precies.

De heer **Elias**: Dat is iets wat de NS al eeuwen wilde, dus daarmee wordt een belangrijke wens van de NS gehonoreerd. Die geïntegreerde concessie is inmiddels ondershands gegund aan de NS voor de periode 2015-2024. Was u tevreden met de integratie van die concessies?

De heer **Robbe**: Ja, want ik vond dat het een goede oplossing voor de reiziger was. Wij konden zo beter gebruik maken van de hogesnelheidslijn, doordat er bijvoorbeeld extra gebruik van werd gemaakt met een trein van Den Haag naar Eindhoven. Die zou anders onderdeel zijn van het hoofdrailnet en kon nu geïntegreerd worden in de hogesnelheidslijn. Ik vond het een goede oplossing voor de reiziger en ik vond het ook een goede oplossing voor het probleem waar wij samen mee geconfronteerd werden.

Het was niet iets wat alleen vanuit de NS kwam. Integendeel, het kwam ook zeer sterk vanuit het ministerie. Wij hadden brede steun.

De heer **Elias**: U zegt dat het een gedeelde verantwoordelijkheid was en dat u dat samen, met zijn allen, hebt gedaan. Het was echter ook in hoge mate in het belang van de NS. Concurrenten konden niet infiltreren in het hoofdrailnet via de hsl-concessie of anderszins.

De heer **Robbe**: Dat vonden wij in het belang van de reiziger in Nederland en ook in het belang van het bedrijf en de taak die wij hadden.

De heer **Elias**: Was u tevreden over de financiële aspecten van dat onderhandelakkoord?

De heer **Robbe**: Ja, want het was uiteindelijk een marktconforme uitkomst met een rendement dat voldeed aan de afspraken die wij hadden gemaakt met onze aandeelhouder: niet te veel en niet te weinig.

De heer **Elias**: Kunt u op hoofdlijnen de financiële kant van die tevredenheid toelichten? Hoe lag het voor de Staat en hoe lag het voor de NS, in euro's?

De heer **Robbe**: In euro's? Wij betaalden een concessievergoeding van 1,6 miljard voor de hogesnelheidslijn en 800 miljoen voor het hoofrailnet. Dat is in totaal 2,4 miljard concessievergoeding. Als je daar alle andere kosten bij optelt en de opbrengsten die wij verwachtten, leidde dat uiteindelijk tot een verwacht rendement van tussen 6% en 7%. Wij hebben extern laten valideren of dat wel marktconform was. Dat is heel belangrijk, zeker voor een staatsdeelneming. Daar kwam, met de benchmarks die er zijn, uit dat dat een redelijk rendement was. Het was ook een rendement dat ons in staat stelde om ervoor te zorgen dat de continuïteit van het bedrijf niet in gevaar kwam. Het is natuurlijk ook belangrijk, zeker voor mij als financieel directeur, om daar zicht op te blijven houden.

De heer **Elias**: Terugkijkend, door de oogharen heen -- de details zal ik u op dit moment besparen -- lijkt het erop dat er relatief veel wordt betaald voor de hsl-concessie en relatief weinig voor de hoofdrailnetconcessie, dat dat elkaar een beetje opheft, en dat er ook nog een aantal onzekerheden in zit, over wc's en nog een aantal niet onbelangrijke details. Wat is uw reactie op dat beeld?

De heer **Robbe**: Goed dat u dat opbrengt. Het inbouwen van die wc's in de sprinters was een verplichting die wij op ons hadden genomen.

De heer **Elias**: Waren er nog meer van dat soort toezeggingen?

De heer **Robbe**: Absoluut. Wij hebben een heel scala van kwaliteitsverbeteringen voor de reiziger toegezegd, zoals extra frequentie van treinen 's avonds laat, toegankelijkheid van treinen voor mindervaliden en met name substantiële investeringen. Wij hebben 7 miljard aan investeringsverplichtingen op ons genomen om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Dat was ook onderdeel van dit akkoord.

De heer **Elias**: Aan de andere kant ging de Staat, opgeteld, voor een miljard het schip in bij deze deal. Ik zal het neutraler formuleren: het kostte de Staat 1 miljard.

De heer **Robbe**: Dat beeld heb ik niet helemaal scherp. Ik weet wel dat ik, toen wij dit goedkeurden, zelf weer een afboeking moest doen van 246 miljoen. Ik meen me te herinneren -- u hebt dat vermoedelijk scherper dan ik -- dat minister Schultz de Kamer erover informeerde dat ze 390 miljoen had afgeschreven op haar begroting. Ik laat het aan anderen om verder toe te lichten hoe dat precies aan de staatskant zat. Aan mijn kant heb ik dus een extra afschrijving moeten nemen.

De heer **Elias**: Grofweg, zonder de details, heeft de deal de Staat 1 miljard gekost en komt bij de NS 493 miljoen gecumuleerd verlies in de boeken. Dat steekt toch een beetje bleekjes af bij dat staatsmiljard.

De heer **Robbe**: Het staatsmiljard heb ik niet scherp. Ik kan alleen onze kant ervan bekijken.

De heer **Elias**: Het ministerie van Financiën draagt 375 miljoen bij en I en M draagt in eerste instantie 400 miljoen bij en vult later het gat van 175 miljoen op. Dat is op 25 miljoen na een miljard.

De heer **Robbe**: Je kunt het van de andere kant bekijken. Wij hebben een nieuwe deal gemaakt. Die moest voldoen aan een aantal criteria. Die moest voldoen aan Europese regelgeving, er mocht geen sprake zijn van staatssteun, en hij moest marktconform zijn. Op basis van die criteria zijn de financiële afspraken gemaakt. Daar zat dus ook dat commitment in van 7 miljard. De uitkomst daarvan is extern gevalideerd en is ook met uw Kamer gedeeld. Daarvan heeft iedereen gezegd: dit lijkt ons een goede basis voor een nieuwe geïntegreerde concessie.

De heer **Elias**: U noemt de Kamer. De Kamer moest, nadat er overeenstemming was bereikt tussen de NS en de Staat, nog akkoord gaan met dat onderhandelakkoord. Had u er zorgen over of dat wel goed zou komen?

De heer **Robbe**: Het is altijd afwachten hoe dat valt. Wij hadden een goed akkoord. Wij konden -- dacht ik, en dat geloof ik nog steeds -- de redenen daarvoor heel goed onderbouwen. Het was goed voor de reiziger en het was uiteindelijk een geïntegreerde oplossing die ook de financiële problemen die wij hadden vooruitkijkend goed oploste. Er zaten substantiële commitments in. Ik had het vertrouwen dat wij ook de Kamer met die argumenten zouden kunnen overtuigen en dat is uiteindelijk ook gebleken.

De heer **Elias**: Heeft de NS toen nog lobbyactiviteiten ontplooid in de richting van de Kamer?

De heer **Robbe**: Natuurlijk hebben wij de Kamer geholpen om te begrijpen wat de achtergrond was van het onderhandelakkoord.

De heer **Elias**: Dat vind ik een mooie omschrijving van lobbyactiviteiten: "natuurlijk hebben wij de Kamer geholpen om te begrijpen hoe het zit".

De heer **Robbe**: Dat mag je toch ook van ons verwachten, dat wij toelichting geven in zo'n situatie? Om in elk geval de feiten toe te lichten?

De heer **Elias**: Nou, die feiten zijn toegelicht. Weet u nog wie dat deed? Was dat op directieniveau of werd dat aan een bureau uitbesteed?

De heer **Robbe**: Dat deden onze eigen mensen. Op diverse niveaus hadden wij contacten met Kamerleden.

De heer **Elias**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Wij hadden het net over de vraag waarom de NS HSA niet zelf heeft bijgeplust. U zei toen dat dat paulianeus handelen zou zijn. Even voor mijn begrip: paulianeus handelen is toch dat je, als je ziet dat een faillissement nakende is, kapitaal of bijvoorbeeld een auto onttrekt aan de business en daarmee schuldeisers benadeeld? Dat is toch paulianeus handelen? Kunt u nog even uitleggen hoe het zat?

De heer **Robbe**: Even los van die term en hoe het vennootschapsrechtelijk zat: wij konden als directie geen geld stoppen in een bedrijf dat failliet zou gaan. Dat zou goed geld naar kwaad geld gooien betekenen en dat mag niet. Daar zouden wij ook geen steun van onze aandeelhouder voor hebben gekregen.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus dat u van de Staat niet mocht bijplussen.

De heer **Robbe**: Wij wilden het zelf niet als directie, want wij waren vennootschappelijk verantwoordelijk voor de NS Groep. Als er een

faillissement is in een dochteronderneming, mag je daar niet zomaar geld in stoppen. Dat mag gewoon niet.

Mevrouw **Vos**: Van wie mag dat dan niet? Heeft de Staat u dat opgedragen?

De heer **Robbe**: Vennootschapsrechtelijk mag je niet zomaar geld in een bedrijf, ook niet in een dochteronderneming, stoppen als het failliet dreigt te gaan.

Mevrouw **Vos**: Wij zoeken nog even op waar dat dan staat. Als je 90% aandeelhouder bent, mag dat volgens mij gewoon.

De heer **Robbe**: Wij moeten wel op een verantwoorde manier omgaan met het geld dat ons als NS Groep is toevertrouwd.

Mevrouw **Vos**: Dat snap ik goed. Ik snap goed dat dat bedrijfsmatig een heel goede overweging kan zijn, wat u zegt over goed geld naar kwaad geld. Dan is het toch gewoon een eigen keuze van NS geweest om niet extra te investeren in dit bedrijf? Dat heeft toch niets te maken met vennootschapsrecht of paulianeus handelen?

De heer **Robbe**: Wij konden dat gewoon niet doen.

Mevrouw **Vos**: U wilde dat gewoon niet doen.

De heer **Robbe**: Misschien moet ik even mijn notitie aan de Kamer opzoeken. Weet u, wij wilden ook niet dat het failliet ging. Daarom hebben wij ons zo ingezet voor een betere oplossing. Faillissement was iets wat op de achtergrond speelde en heel belangrijk was. Wij moesten ons met zijn allen inzetten om dat te voorkomen. Er zomaar geld in stoppen, zelfs als dat had gemogen, was gewoon niet de oplossing.

Mevrouw **Vos**: Mocht het nu wel of niet? Dat is even mijn vraag.

De heer **Robbe**: Nee, dat mocht niet.

Mevrouw **Vos**: Hebt u dan van de Staat te horen gekregen dat dat niet mocht? Dat suggereerde u net.

De heer **Robbe**: Onze aandeelhouder wilde ook niet dat wij daar geld in gingen stoppen. Wij moesten het op een andere manier oplossen, namelijk door in gesprek te gaan over een geïntegreerde concessie. Ook als directie - - daar neem ik de verantwoordelijkheid voor -- wilden wij dat geld er gewoon niet in stoppen. Wij vonden het niet terecht om goed geld naar kwaad te gooien, maar wij vonden wel dat wij onze uiterste best moesten doen om een faillissement te voorkomen. De weg vooruit was die geïntegreerde concessie.

Mevrouw **Vos**: Dus niet HSA bijspekken, maar die andere oplossing: de geïntegreerde concessie?

De heer **Robbe**: Met alle commitments die daar dan bij komen, zoals die 7 miljard waar ik het eerder over had. Dat vonden wij een betere besteding van het geld, het investeren daarvan in het openbaar vervoer ter verbetering van de kwaliteit, dan het te stoppen in een bedrijf dat failliet dreigde te gaan.

Mevrouw **Vos**: Nog even voor mijn begrip: het mocht wel, maar u wilde niet.

De heer **Robbe**: Mijn begrip was dat het ook niet mocht, maar wij wilden het ook niet.

Mevrouw **Vos**: U begon net met paulianeus handelen en vennootschapsrecht. Dat hebben wij nog niet kunnen vinden, maar misschien hebben wij niet goed gezocht.

De heer **Robbe**: Ik ga even opzoeken hoe het precies zat, als u het mij toestaat. Ik kijk even waar dat document is. Ik doe het anders. Ik verwijs u naar de brief die minister Schultz aan de Kamer stuurde toen het onderhandelakkoord werd gepresenteerd in de Kamer. Daar stond het heel

helder in uitgelegd. Als ik het hier nu onvoldoende helder naar voren breng: mevrouw Schultz heeft het heel helder opgeschreven.

Mevrouw **Vos**: Daar stond in: het is beter dat NS HSA niet bijspekt, maar dat wij die concessies gaan integreren; dan is een extra investering te rechtvaardigen, bij een geïntegreerde concessie?

De heer **Robbe**: Er stond ook in dat het niet kon omdat het een zelfstandig bedrijf was.

Mevrouw **Vos**: Wij kunnen in die brief vinden waarom dat niet kon?

De heer **Robbe**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Goed, maar dan heeft het dus inderdaad niets te maken met paulianeus handelen.

De heer **Robbe**: Laten wij dat woord even ter zijde schuiven.

Mevrouw **Vos**: Het is inderdaad een heel ingewikkeld begrip, dat ik uit een andere context ken.

De heer **Robbe**: Vennootschapsrechtelijk konden wij geen goed geld naar kwaad geld sturen.

Mevrouw **Vos**: Goed. Dan zoeken wij dat nog even op.

Wij hebben nog wat vragen over de relatie tussen de NS Groep en NSFSC, de dochter in Ierland die treinen leaset. U zit in de raad van toezicht van NSFSC, die leasemaatschappij, vanuit uw hoedanigheid als financieel directeur van de NS. Wat zijn uw verantwoordelijkheden ten aanzien van NSFSC?

De heer **Robbe**: Toezicht houden, samen met mijn medecommissarissen, op het functioneren van het bedrijf. Andere mensen in die raad zijn de managing director en externe directeuren, zowel Ierse als Nederlandse.

Mevrouw **Vos**: Kunt u iets meer uitleg geven over wat dat toezicht dan inhoudt? Om wat voor onderwerpen gaat het, in zo'n vergadering van de raad van toezicht?

De heer **Robbe**: Over strategie en beleid, het vaststellen van de businessplannen en uiteindelijk het toezicht houden op het realiseren van de doelstellingen van het bedrijf, de gezonde bedrijfsvoering.

Mevrouw **Vos**: Dat zijn dus vooral de financiële doelstellingen van NSFSC?

De heer **Robbe**: Inderdaad. Het is een zelfstandig bedrijf dat zijn eigen doelstellingen heeft.

Mevrouw **Vos**: NSFSC koopt ook treinen. Was u ook betrokken bij besluiten over materieelkeuze, begeleiding en dergelijke?

De heer **Robbe**: De uiteindelijke voorstellen om treinen te kopen, komen ook in de raad van toezicht van NSFSC. Zeker, ja.

Mevrouw **Vos**: Even voor mijn begrip: bespreekt u dan, als u in de raad van toezicht zit, bijvoorbeeld ook de koopcontracten? Gaat het tot dat niveau, of is dat te gedetailleerd?

De heer **Robbe**: Die gaan wij niet in detail bespreken. Bij nieuwe contracten komen wel de hoofdlijnen ervan aan de orde, maar zeker niet de contracten zelf.

Mevrouw **Vos**: U bent CFO van NS. Hoe weegt u dan de belangen van enerzijds de dochter en anderzijds het moederconcern, als er belangenconflicten zijn?

De heer **Robbe**: Het is een en-en. Je moet beide belangen meewegen. In de praktijk zijn de belangen bijna altijd aligned, kun je ze in overeenstemming met elkaar brengen en zijn er uiteindelijk geen grote tegenstellingen.

Mevrouw **Vos**: Bijna altijd. Daar komen wij zo meteen op. Kunt u een beetje voor ons schetsen wat de positie van NSFSC is binnen de NS Groep? Waar staat het?

De heer **Robbe**: Enigszins op afstand, want het is een zelfstandig bedrijf in Ierland met zijn eigen personeel. Wij houden daar toezicht op, maar het heeft ook een zelfstandige verantwoordelijkheid. Dat gezegd hebbende -- dat punt wil ik wel maken -- werkt de managing director van NSFSC heel nauw samen met de vervoerders, NS Reizigers voor het binnenlandse net en HSA, toentertijd, voor de internationale lijn. Men werkt ook intensief samen met NedTrain en krijgt informatie van andere afdelingen in het bedrijf, zodat NSFSC in staat wordt gesteld om zijn rol goed te vervullen. Het is niet zo dat NSFSC alleen zijn eigen ding doet. Integendeel. Er wordt intensief samengewerkt, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Vos**: Dat is de keuze die NS heeft gemaakt. De vervoerder HSA is verantwoordelijk voor het vervoer en NSFSC voor de aanschaf. U zegt net dat ze heel veel moeten samenwerken. Waarom heeft NS de keuze gemaakt om daar aparte bedrijven voor in te richten?

De heer **Robbe**: Zoals al eerder is gezegd, was HSA een verplichting onder de concessie. NSFSC was een keuze die in 1998 al is gemaakt. Toentertijd begon de liberalisatie in de spoorwegmarkt. Het was een bedrijfseconomische keuze om een leasebedrijf op te zetten. Als gevolg van die liberalisatie liepen de levensduren van de treinen niet meer parallel aan de lengte van de concessie. Op deze manier waren wij in staat om van treinen die vanuit de concessie kwamen en niet meer nodig waren, toch nog waarde te realiseren door ze door te leasen aan nieuwe concessiehouders. Daarmee werd de waarde voor het bedrijf bewaard.

Mevrouw **Vos**: Deden andere spoorbedrijven dat ook zo?

De heer **Robbe**: Ja, sommige wel. Vliegbedrijven deden dat heel veel, zoals u wellicht bekend is. Wij weten ook dat onze concurrenten wel leasebedrijven hebben.

Mevrouw **Vos**: Waarom zet u zo'n dochterbedrijf dat zo belangrijk is voor de kern van het bedrijf in Ierland?

De heer **Robbe**: Dat is een ander EU-land dat een gunstig vestigingsklimaat had. Toentertijd betrof dat een kortere afschrijvingsperiode. Op een later moment ging ook het tarief van de vennootschapsbelasting naar beneden in Ierland.

Mevrouw **Vos**: Het was dus goedkoper. Is het handig om een echt bedrijf met een flinke substance-eis zo ver weg te zetten, gezien de noodzaak van samenwerking?

De heer **Robbe**: Dat werkte goed. Zo ver is Ierland nu ook weer niet. Er waren en zijn frequente contacten. De mensen uit Ierland komen natuurlijk ook regelmatig hier om met hun klanten -- zo moet je dat dan zien -- te praten.

Mevrouw **Vos**: Wij hebben net een aantal voordelen van deze constructie besproken. Die zijn vooral financieel. Wat zijn de nadelen van deze constructie?

De heer **Robbe**: Je moet ervoor zorgen dat je goede contacten blijft onderhouden met de andere afdelingen binnen het bedrijf.

Mevrouw **Vos**: Is deze constructie uiteindelijk een verstandige keuze geweest?

De heer **Robbe**: Ik begrijp dat men in die tijd, toen de liberalisatie plaats begon te vinden, zo'n keuze heeft gemaakt. Je kunt nu, met de huidige maatschappelijke inzichten, de vraag stellen of je een leasebedrijf moet hebben. Ja, dat hebben wij nog steeds. Maar moet het in Ierland zijn? Ik snijd toch dat issue maar even aan. De maatschappelijke inzichten zijn aan het veranderen. Dat snappen wij ook. Wij vinden het belangrijk dat belasting wordt betaald op de plaats waar activiteiten plaatsvinden. Zoals bekend, zijn wij in gesprek geweest met de minister en hebben wij daar nu een andere oplossing voor gevonden: nieuwe treinen worden vanuit Nederland gekocht en bestaande treinen komen terug naar Nederland. Wij hebben echter nog steeds een leasebedrijf. Er zit nu een leasebedrijf in Nederland, NS Lease BV, omdat wij dezelfde bedrijfseconomische voordelen in die geliberaliseerde markt willen houden.

Mevrouw **Vos**: Afgelopen week zei de heer Descheemaecker dat hij niet had durven voorstellen om een dochterbedrijf ergens anders te parkeren vanwege de belastingdruk. Kunt u dat begrijpen?

De heer **Robbe**: Ik kan niet voor de heer Descheemaecker spreken.

Mevrouw **Vos**: Ik vraag het aan u.

De heer **Robbe**: Ik kan me heel goed voorstellen dat men toentertijd, in 1998, bij die ontwikkelingen -- het was een andere wereld -- bepaalde afwegingen heeft gemaakt. Wij maken nu andere afwegingen en daar handelen wij ook naar.

Mevrouw **Vos**: Die discussie is inderdaad in de Kamer gevoerd. U had het over maatschappelijk inzicht. Ook even praktisch: was het een verstandige keuze voor NS om de maatschappij die de treinen koopt zo ver weg naar te zetten?

De heer **Robbe**: Volgens mij heeft de locatie van het bedrijf geen effect gehad op de manier van samenwerken.

Mevrouw **Vos**: Oké. De locatie niet. Dan gaan wij het hebben over de belangen, de aligining van de belangen. U zei dat dat meestal goed heeft gewerkt. Heeft het financiële belang van NS en HSA om op tijd te starten met de concessie een rol gespeeld bij de afwegingen van NSFSC zelf?

De heer **Robbe**: Absoluut. De financiële belangen, maar met name het reizigersbelang. NSFSC heeft altijd gezocht, samen met de vervoerder, naar oplossingen ten behoeve van de reiziger. Daarmee moest natuurlijk ook recht aan worden gedaan aan de financiële positie van beide partijen.

Mevrouw **Vos**: Wij stellen vast dat het materieel vijf jaar later is geleverd. Dat leidde tot problemen voor HSA. Heeft dat voldoende op de agenda gestaan bij NSFSC, de druk die op HSA stond?

De heer **Robbe**: Weet u, ik kan weer niet spreken over hoe het ging voor ik binnenkwam. Ik weet wel dat het sinds ik er was, bijna iedere maand op de directievergadering van NS kwam, dat HSA als vervoerder namens de drie bedrijfsonderdelen -- NSFSC, ons onderhoudsbedrijf NedTrain en HSA als vervoerder -- steeds een update gaf van de stand van zaken. Ik kreeg dezelfde informatie van NSFSC en ook van NedTrain. Het was dus duidelijk dat er goed overleg was tussen die bedrijfsonderdelen. De directeuren van die bedrijfsonderdelen, dus ook van NSFSC, kwamen tweewekelijks bij elkaar om zaken af te stemmen. Voor mijn gevoel werd er ondanks het feit dat het afzonderlijke juridische eenheden waren, goed samengewerkt.

Mevrouw **Vos**: In de conclusies van de eigen evaluatie van de NS over de Fyra wordt gesteld dat er onvoldoende integraal is aangestuurd en dat verschillende bedrijfsonderdelen onvoldoende hebben samengewerkt. Wat vindt u van die conclusie?

De heer **Robbe**: Die herken ik en daar sta ik achter. Men heeft in de omstandigheden waarin men zat, met drie verschillende juridische entiteiten,

op een informele manier die samenwerking ingericht, zich houdende aan de juridische posities van de bedrijfsonderdelen.

Mevrouw **Vos**: Dat is een beetje dubbel.

De heer **Robbe**: Wij hadden die samenwerking beter kunnen borgen in het opzetten van een formelere structuur.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat ze informeel hebben samengewerkt, terwijl ze vasthielden aan juridische posities. Dat lijkt me een beetje een contradictio in terminis, maar ik kan me er iets bij voorstellen. Wij hadden dat met nog meer regels moeten borgen. Is dat wat u zegt, over die samenwerking?

De heer **Robbe**: Wij hadden betere formele afspraken kunnen maken over de inrichting van die samenwerking.

Mevrouw **Vos**: Zijn er dan in de verschillende posities en de wijze van samenwerking dingen tussen wal en schip gevallen?

De heer **Robbe**: Zoals gezegd, was er gewoon frequent overleg. Dat was echter niet geborgd in de structuur. Ik zal even vooruitlopen. Misschien helpt dat om het beeld te schetsen. Wij hebben een taskforce opgezet toen het misging, die veel meer geïntegreerd was en een eenhoofdige leiding had. Wij hebben gezegd dat een lesson learned daarvan voor de toekomst is dat is dat je, als je weer een introductie hebt van nieuw materieel, beter moet structureren. Wij hebben nu één stuurgroep met één programmadirecteur die de totaliteit van de aansturing voor zijn rekening neemt. Daar hadden wij drie zelfstandige organisaties die ieder in hun eigen verantwoordelijkheid met elkaar samenwerkten.

Mevrouw **Vos**: Die samenwerking was er wel, maar het alignment en vooral waarschijnlijk de overdracht van besluiten gaat beter als je dat met een eenhoofdige leiding doet.

De heer **Robbe**: Ik constateerde wel dat ik altijd consistente informatie kreeg uit de drie bedrijfsonderdelen. Dat overleg was er zeker ...

Mevrouw **Vos**: Maar het doorpakken misschien wat minder.

De heer **Robbe**: In elk geval was er niet iemand die de knopen kon doorhakken namens alle drie. Men moest dus voortdurend met elkaar afstemmen.

Mevrouw **Vos**: Het knopen doorhakken was dus eigenlijk een functie die miste?

De heer **Robbe**: Men hakte de knopen met elkaar door en belangrijke beslissingen werden geëscaleerd naar de directie. Ik denk dat de huidige structuur met één programmadirecteur uiteindelijk goed is en helpt om beslissingen op een nog gestructureerdere manier voor te bereiden.

Mevrouw **Vos**: Nog iets anders. Bij NSFSC zitten vooral juristen, die het contract bewaakten. Bij NedTrain zitten ingenieurs. Bij HSA zaten misschien wat juristen en wat economen. Praatte dat goed met elkaar?

De heer **Robbe**: Bij NSFSC zaten niet alleen juristen. Er zaten ook technische mensen. NSFSC werd ook erg ondersteund door een bedrijf als Lloyd's, waar ook heel veel technische mensen zaten.

Mevrouw **Vos**: Maar dat was ook weer een extra structuur die erbij moest.

De heer **Robbe**: Absoluut. Dat maakt het allemaal wel gecompliceerd.

Mevrouw **Vos**: Ja. U zegt dat het zeer complex was en dat u ervan hebt geleerd dat er toch één knopendoorhakker nodig is?

De heer **Robbe**: Ja, een meer eenduidige verantwoordelijkheid helpt.

Mevrouw **Vos**: Dank u wel. Ik geef nu het woord aan mijn collega Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank. Wij willen u nu een aantal vragen stellen over de periode van begin 2013 tot aan het moment van de definitieve stopzetting van de Fyra. Op 11 januari 2012 laat de projectleider de heer De Leeuw namens NSFSC weten aan AnsaldoBreda dat hij die de treinen wil overnemen, conform de koopovereenkomst. Wij noemen dat PTO. Was u op de hoogte van dat besluit?

De heer **Robbe**: Ik neem aan dat u 11 januari 2013 bedoelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, 2013.

De heer **Robbe**: Van dat specifieke besluit was ik niet op de hoogte. De belangrijke beslissing over overdracht werd veel eerder genomen, namelijk al in mei 2012 in de zogenaamde APTO, de anticipated PTO.

Mevrouw **Bergkamp**: Preliminary take-over.

De heer **Robbe**: Ja, het wordt een lang woord: anticipated preliminary take-over.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is misschien goed om die term even uit te leggen voor de mensen. Dat wil zeggen dat de treinen voortijdig worden overgenomen, hoewel ze nog niet voldoen aan de koopovereenkomst.

De heer **Robbe**: Dat klopt. Er waren afspraken gemaakt over wat dat dan juridisch betekende.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Vroonhoven zei in het verhoor dat dat te maken had met besluiten die zijn genomen in mei 2012, over de voorwaarden.

De heer **Robbe**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat waren die voorwaarden?

De heer **Robbe**: Toelating was essentieel. Die was er nog niet. Dat was een van de belangrijkste redenen waarom op dat moment, in mei 2012, geen PTO mogelijk was. Die toelating kwam vrij snel daarna wel, namelijk in juli in Nederland en in september in België. Daarnaast waren er nog een aantal openstaande items en was er commitment van AnsaldoBreda om herstelcapaciteit in te zetten. Daar ging de discussie nog over.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er een aantal openstaande punten was. De heer De Leeuw zei in het verhoor dat die lijst heel lang was, langer dan bij andere projecten. Was u daarvan op de hoogte?

De heer **Robbe**: Ja, ik was ervan op de hoogte dat er een lijst was, dat er problemen waren die geadresseerd moesten worden en ook dat die lijst groter was dan bij andere projecten. Dat kan ik bevestigen.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké, daar was u van op de hoogte.

De heer **Robbe**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat een voorwaarde was dat de trein toegelaten moest worden en dat er een lijst was met een groot aantal openstaande punten die opgelost moesten worden. Dat waren eigenlijk de voorwaarden?

De heer **Robbe**: En een extra inzet van AnsaldoBreda om die te adresseren. De koopovereenkomst bleef nog gewoon staan. Het was niet zo dat die terzijde werd geschoven. AnsaldoBreda was nog steeds verplicht om zijn kant van de koopovereenkomst na te komen. Als men dat niet zou doen, kon die uiteindelijk ontbonden worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wil dat ook zeggen dat NSFSC op het moment dat de treinen werden toegelaten in principe niets anders kon dan de treinen over te nemen volgens PTO?

De heer **Robbe**: Nee, er moest dan nog steeds aan bepaalde eisen worden voldaan. Die toelating was de voornaamste eis.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke eisen nog meer?

De heer **Robbe**: Zoals gezegd, stond er nog een aantal eisen op die actielijst, op die lijst van openstaande punten.

Mevrouw **Bergkamp**: Die moesten worden opgelost?

De heer **Robbe**: Er was contractueel afgesproken dat die opgelost zouden worden. AnsaldoBreda moest in elk geval voldoende gekwalificeerd personeel inzetten om ook problemen die zich nog voor zouden doen op te lossen. Toen dat afgesproken was, hadden wij de verplichting onder de koopovereenkomst om uiteindelijk PTO over te nemen. De echte, de majeure beslissing was de APTO. Toen vond namelijk de eigendomsoverdracht plaats. Daar zijn wij heel intensief bij betrokken geweest, zoals u hebt gezien in alle documenten.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. U zegt dat mei 2012 heel belangrijk is geweest, omdat toen is besloten om treinen APTO, dus voortijdig, over te nemen. Daarbij was de toelating van de treinen een belangrijke voorwaarde, net als het oplossen van een lange lijst met openstaande punten. Daarnaast moest AnsaldoBreda capaciteit leveren om de problemen op te lossen. U zegt dat op het moment dat aan die drie voorwaarden voldaan zou zijn, de treinen die voortijdig waren overgenomen ook volgens de normale koopovereenkomst overgenomen konden worden.

De heer **Robbe**: Niet al de punten op de lijst van openstaande items hoefden in detail opgelost te worden. Er zijn altijd openstaande items. Zo gaat dat bij het in dienst nemen van treinen. Een aantal belangrijke punten ...

Mevrouw **Bergkamp**: Zoals? Kunt u wat voorbeelden noemen?

De heer **Robbe**: Er gaan dingen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Een paar van de voorwaarden waarvan duidelijk moest zijn dat die opgelost moesten zijn voordat de trein PTO werd overgenomen. U zegt dat er een aantal grote, belangrijke punten was. Wat waren die punten?

De heer **Robbe**: Die zitten bij de notulen van die vergadering. Ik heb niet helemaal scherp wat die zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar gewoon een paar voorbeelden van die grote punten?

De heer **Robbe**: In elk geval moest de betrouwbaarheid van de trein geadresseerd worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat lijkt me heel breed.

De heer **Robbe**: Ja. Ik heb niet helemaal scherp, om eerlijk te zijn, wat die waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de trein moest betrouwbaar zijn?

De heer **Robbe**: De uitvoering van de koopovereenkomst was de verantwoordelijkheid van de directeur van NSFSC, in samenwerking met de vervoerder en met ons onderhoudsbedrijf. Dat was de organisatie. Zij met zijn drieën bepaalden uiteindelijk of werd voldaan aan de vereisten van de

koopovereenkomst, zodat PTO overgenomen zou kunnen worden. Dat was een operationele uitvoering ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga u even onderbreken. U zei net in het verhoor met mevrouw Vos dat een taak van de raad van toezicht van NSFSC was om een besluit te nemen als er treinen gekocht werden, om dat met elkaar te bespreken.

De heer **Robbe**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat klopt, hè? Dat hebt u in het verhoor met mevrouw Vos gezegd. Laten wij gaan naar het moment dat het besluit wordt genomen om een groot aantal van de treinen, eigenlijk alle treinen -- wij hebben het gehad over 11 januari 2013 -- PTO over te nemen. Daarvan was u niet op de hoogte, zegt u.

De heer **Robbe**: Niet alle treinen. Het waren de treinen die al in APTO afgenomen waren ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, de overige treinen zouden worden overgenomen.

De heer **Robbe**: Nee, het ging om de treinen die in APTO afgenomen waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Die zouden PTO worden overgenomen.

De heer **Robbe**: Die zouden PTO worden overgenomen. Het was een uitvoering van het contract, om te kijken of AnsaldoBreda aan alle contractuele verplichtingen had voldaan. Dat was de verantwoordelijkheid van de directeur van NSFSC, die dat deed in samenspraak met de vervoerder, die ook kon bevestigen dat dat het geval was.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik stel even vast dat u er in elk geval niet van op de hoogte was dat op 11 januari 2013 een aantal treinen, de APTO-treinen, PTO werd overgenomen. De treinen die voortijdig waren overgenomen,

werden overgenomen volgens de koopovereenkomst. Daar was u niet van op de hoogte.

De heer **Robbe**: Nee, want die hadden wij formeel juridisch al overgenomen. De eigendomsoverdracht was in mei en de rest was uitvoering daarvan. De consequentie van PTO was ...

Mevrouw **Bergkamp**: U vond dat uitvoering?

De heer **Robbe**: De consequentie van PTO was dat er verdere betalingen plaatsvonden aan AnsaldoBreda. Het was dus een stap in de uitvoering van de koopovereenkomst. De principiële discussie betrof de vraag of wij in staat waren om die treinen in eigendom over te nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het uitvoering. Dan ga ik even terug naar die periode. In december wordt gestart met de treinen. Vervolgens breekt januari aan, waarin het ook gaat sneeuwen en er problemen ontstaan. Er zijn storingen en de klant is ontevreden. Het leidt zelfs tot een bespreking in de Tweede Kamer. Toch wordt niet besproken of u die treinen zal overnemen.

De heer **Robbe**: Die treinen waren al overgenomen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat het gewoon een soort routinematig iets was, dat ze al APTO waren overgenomen en dat de treinen toegelaten waren.

De heer **Robbe**: Precies.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was een vanzelfsprekendheid dat de andere treinen overgenomen zouden worden?

De heer **Robbe**: Wij moesten de koopovereenkomst nakomen. Daar zaten verplichtingen in. Als je daaraan voldaan had, ging je over tot PTO. Dat veranderde op dat moment niet de juridische positie, maar betekende een verdere betaling.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het niet nodig om zo'n besluit nog eens te bespreken met de raad van toezicht.

De heer **Robbe**: Nee, want ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het is ook niet besproken in de NS-directie?

De heer **Robbe**: Nee, het is niet besproken, toen. Wij hadden dat al gedelegeerd in mei.

Mevrouw **Bergkamp**: Even terug naar die periode in mei, toen werd besloten om treinen voortijdig over te nemen. Wij hoorden ook van de heer Richard de Leeuw dat de treinen niet door de 1.000 kilometer test kwamen, storingsvrij. Dat was wel een voorwaarde. Was u daarvan op de hoogte?

De heer **Robbe**: Help mij even? Wanneer zei hij dat? Op welk moment?

Mevrouw **Bergkamp**: De heer De Leeuw zei dat tijdens een verhoor.

De heer **Robbe**: Ja, dat snap ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij zei dat volgens een eis in de koopovereenkomst eerst een 1.000 kilometer test moet worden uitgevoerd voordat de treinen APTO worden overgenomen. Die treinen moeten daar storingsvrij uitkomen. Dat is een eis, een voorwaarde. Die treinen kwamen daar niet storingsvrij uit en toch zijn ze APTO overgenomen. Mijn vraag aan u is of u dat wist.

De heer **Robbe**: Ja. Er was een lijst van dingen die nog geadresseerd moesten worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het niet over de lijst. Mijn vraag is of u wist dat een voorwaarde om de treinen voortijdig over te nemen of sowieso over te nemen, was dat er een 1.000 kilometer test werd gedaan.

De heer **Robbe**: In mei was er een hele lijst van uitstaande zaken. Er werd een oordeel aan toegevoegd.

De **voorzitter**: Mijnheer Robbe, ik denk dat de vraag heel helder was: wist u dat of wist u dat niet? Daar kunt u met ja of nee op antwoorden.

De heer **Robbe**: Dat kan ik me niet meer herinneren.

De **voorzitter**: Oké. Dan gaan wij nu verder met de volgende vraag.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij staan daar even bij stil, omdat het een heel belangrijke voorwaarde is en daar niet aan wordt voldaan. Vervolgens worden de treinen wel voortijdig overgenomen. U was niet op de hoogte van het besluit om de andere treinen en de APTO-treinen PTO over te nemen. Hebt u wel van tevoren gecheckt of die grote problemen waren opgelost, die betrouwbaarheidsproblemen?

De heer **Robbe**: Ja. Wij kregen iedere maand een overzicht van de voortgang van het project. Sommige problemen werden opgelost. In de voortgang kwamen er natuurlijk ook weer nieuwe issues bij. Er waren altijd acties die afgesproken, interventies die gepleegd zouden worden, om de problemen te adresseren. Maand na maand zagen wij die voortgang. Daarvan werden wij door NSFSC, NedTrain en HSA op de hoogte gehouden. Die boodschappen waren consistent: a) dat er vooruitgang was en b) dat er nog steeds problemen waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer stelde u daar een laatste vraag over in die periode, of de treinen betrouwbaar waren?

De heer **Robbe**: Dat was een doorgaand gesprek. Er was geen laatste vraag. Het was een doorgaand gesprek, steeds met de drie bedrijfsonderdelen: is het haalbaar en is het verantwoord? De conclusie was steeds: ja, het is haalbaar en verantwoord om te gaan rijden met de trein.

Mevrouw **Bergkamp**: En de treinen waren betrouwbaar? U zegt dat dat eigenlijk het belangrijkste was.

De heer **Robbe**: Voldoende betrouwbaar. Laten wij duidelijk zijn: het waren geen heel goede treinen. Dat was toen ook al wel bekend. Er was echter voldoende buffercapaciteit. Toen wij gingen rijden in december, hadden wij zeven treinen en hadden wij er drie nodig om te gaan rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij gaan nog even terug. U zei net in dit verhoor dat er drie dingen belangrijk waren om de treinen PTO te kunnen overnemen conform de koopovereenkomst: ze moesten toegelaten worden, er moest een aantal belangrijke openstaande punten worden opgelost -- de trein moest betrouwbaar zijn -- en AnsaldoBreda moest voldoende capaciteit hebben. Ik kom op de betrouwbaarheidsproblemen. Wij hebben gezien wat NedTrain in de periode december-januari heeft moeten doen om er überhaupt voor te zorgen dat er treinen waren voor reizigers. Die betrouwbaarheid was dus helemaal niet zo goed. Hoe kan het dan dat als aan één van die cruciale voorwaarden, namelijk een betrouwbare trein, niet is voldaan, toch het proces van het overnemen van treinen is doorgegaan, onder uw verantwoordelijkheid?

De heer **Robbe**: Op dat moment voldeden de treinen aan de eisen die in de koopovereenkomst stonden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net dat de trein betrouwbaar moest zijn. U weet niet al de technische dingen, maar u zei dat de trein betrouwbaar moest zijn. Die treinen waren op dat moment niet betrouwbaar.

De heer **Robbe**: De treinen moesten aan een aantal eisen voldoen om overgenomen te kunnen worden. Daar voldeden ze aan. Er waren ook andere betrouwbaarheidsaspecten die AnsaldoBreda na ingebruikname moest adresseren. Wat er gebeurde, is dat AnsaldoBreda onvoldoende in

staat was om de problemen uiteindelijk structureel op te lossen. Dat was geen reden om uiteindelijk niet de PTO te kunnen nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is belangrijk om dit even te markeren. U zegt dat u signalen kreeg dat de treinen voldoende betrouwbaar waren -- dat was een van de eisen om de treinen van APTO, PTO te laten worden, dus echt overnemen -- hoewel in januari, op dat moment, toch heel duidelijk bleek dat reizigers ontevreden waren en er een debat was in de Tweede Kamer. Dat was voor u geen reden om op de rem te trappen, om even geen treinen over te nemen?

De heer **Robbe**: Dat was op dat moment geen reden om die interventie te plegen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog een andere vraag. Op 15 januari wordt ontdekt dat er een afdekrooster van een Fyra-trein is gevallen. Dat wordt door de NS gezien als veiligheidsissue. De vraag is in de eerste plaats wat er met de treinen gebeurt en of er van andere treinen een afdekrooster kan vallen. Zo'n afdekrooster kan echter ook op de rails, op het spoor, vallen, waardoor er zelfs een ontsporing kan ontstaan. Waarom zijn toen, op die 15de, niet meteen alle Fyra's uit de dienst gehaald?

De heer **Robbe**: Wij rijden veilig of wij rijden niet, dat is het principe dat in het DNA van al onze mensen zit.

Mevrouw **Bergkamp**: Vandaar de vraag.

De heer **Robbe**: Daarom is het een heel terechte vraag. Ik ben niet bekend met het incident op 15 januari. Ik was dat in elk geval op dat moment niet. U zult dat moeten vragen aan de mensen die daar op dat moment bij betrokken waren, de technische mensen en ook de directeur van HSA. U zult aan hen moeten vragen wat precies de achtergrond van dat incident was. Ik ga ervan uit dat hij, binnen het DNA waar wij het net over hebben en het principe "wij

rijden niet of wij rijden veilig", interventies heeft gepleegd om ervoor te zorgen dat wij veilig konden rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Bent u dat zelf nagegaan?

De heer **Robbe**: Nee, want ik wist dat toen niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer hoorde u eigenlijk van het afdekrooster?

Mevrouw Van Vroonhoven vertelde dat zij het de 17de hoorde. Wanneer hoorde u het?

De heer **Robbe**: Ik hoorde op hetzelfde moment als mevrouw Van Vroonhoven, op de 17de, dat er een probleem was met de bodemplaat. Toen belde de directeur van HSA met de melding dat er een probleem was en dat hij dacht dat wij moesten stoppen. Toen hebben wij gezamenlijk besloten om gelijk te stoppen, in die situatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. U zegt dat veiligheid in het DNA van de NS zit, dus dat het belangrijk is. De 15de wordt geconstateerd dat er een afdekrooster van een Fyra-trein is gevallen. Dat hoorde u de 17de januari en dat geldt ook voor mevrouw Van Vroonhoven. De NS-directie hoorde het dus twee dagen later.

De heer **Robbe**: Nee. Wij hoorden op de 17de dat er een incident was op de 17de. Daar hebben wij op gereageerd. Van wat precies het incident was op de 15de, was ik me op de 17de niet bewust. Als er een incident was geweest, was het opgelost door de HSA-organisatie. Die was erop gericht om als er veiligheidsaspecten waren, daarop te interveniëren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan ga ik het nog even duidelijker vragen. Hoorde u op de 15de dat er een afdekrooster van een Fyra-trein was gevallen?

De heer **Robbe**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U hoorde het voor het eerst op de 17de, toch?

De heer **Robbe**: Ik hoorde op de 17de dat er een probleem was op de 17de. Ik ben me er niet van bewust dat mij toen ook werd verteld dat er een probleem was op de 15de. Als dat er geweest zou zijn, was het de verantwoordelijkheid van de directeur van HSA om daarop te interveniëren. Ik ben ervan overtuigd -- maar dat zult u hem moeten vragen -- dat omdat het zo belangrijk is dat wij veilig rijden of niet rijden, hij de interventies heeft gepleegd die nodig waren om veilig te kunnen blijven rijden. Zo gaat dat.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik stel vast dat de NS-directie er de 15de in elk geval niet van op de hoogte was dat er een afdekplaat, een afdekrooster, van een Fyra was gevallen en dat de NS-directie dat de 17de wist. Dat begrijp ik uit uw woorden.

De heer **Robbe**: Nee. Van de 17de weet ik alleen wat er op de 17de aan de hand was. De incidenten die er daarvoor waren, waren opgelost, neem ik aan, op een manier die acceptabel was. Dat was aan de vervoerder om te beoordelen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u ervan uitgaat dat, maar hebt u dat ook gecontroleerd?

De heer **Robbe**: Als ik het niet wist, heb ik het niet gecontroleerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de 17de?

De heer **Robbe**: Op de 17de hebben wij direct geïntervenieerd. Daarna hebben wij de taskforce opgezet om te bekijken wat er aan de hand was. Als wij zo'n incident hebben, gaan wij dat uitzoeken. Er waren natuurlijk ook de betrouwbaarheidsproblemen, waar u aan refereerde. Wij waren er echt klaar mee, zeg maar.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar kom ik straks nog op. U zegt in elk geval -- dat is toch wel ook een vaststelling -- dat het in het DNA van de NS zit, als er een veiligheidsissue is. U hoorde het echter niet de 15de meteen al, maar twee dagen erna, op de 17de, en dat geldt ook voor mevrouw Van Vroonhoven.

De heer **Robbe**: Ik weet niet wat de omvang van dat probleem was, of dat toen gemeld is. De HSA, die ervoor verantwoordelijk was, heeft de interventie gepleegd. Vraag anders aan de heer Siebers wat er precies is gebeurd toen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik begrijp dat de NS-directie dat inderdaad niet wist. U zegt dat degene die dat zou moeten weten de directeur van HSA is. Die zou op een aantal vragen die wij daarover hebben antwoord moeten geven.

De heer **Robbe**: Hij zal ook de interventies gepleegd hebben. Als er een veiligheidsincident was, zou hij dat geadresseerd hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarvan akte, zullen wij maar zeggen.

Dan gaan wij naar die taskforce, waar u ook al het een en ander over hebt gezegd. Op een gegeven moment wordt er een taskforce opgezet, onder leiding van mevrouw Van Vroonhoven. Had die taskforce dezelfde aanpak als NSFSC of was er een verschil in aanpak?

De heer **Robbe**: Er was een andere aanpak. De taskforce keek integraal naar de treinen. De vraag was wat ervoor nodig was om die treinen op een betrouwbare en onderhoudbare manier weer in te zetten in de dienstregeling, om alles te doen wat nodig was om dat vast te stellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was de taskforce. Wat was de aanpak van NSFSC, als u die hier tegenover plaatst?

De heer **Robbe**: NSFSC werkte samen met HSA aan de introductie van de treinen, maar zat er ook in met een rol om de juridische positie van NS ten opzichte van AnsaldoBreda voldoende te blijven bewaken, zodat bijvoorbeeld

de garanties die wij hadden onder het contract, niet in gevaar zouden komen. De taskforce heeft gezegd: als het ten koste gaat van de garanties dan gaat het maar ten koste van de garanties, maar wij willen iedere steen boven hebben. Het was natuurlijk een uitzonderlijke situatie, dat snapt u.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebben wij gemerkt, inderdaad. De aanpak van de taskforce was dus om echt te kijken, buiten alle juridische beperkingen, wat er kon worden gedaan met die treinen en hoe ervoor kon worden gezorgd dat er een oplossing kwam. NSFSC keek veel meer vanuit het contractuele, het juridische: niet te veel zitten aan de treinen, want dan kom je aan de garantie of treed je in de verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda. Dat speelde toen ook.

De heer **Robbe**: Precies. Dat gezegd hebbende, wil ik echter ook duidelijk maken dat NSFSC zich er voortdurend voor inzette om samen met de vervoerder oplossingen te bedenken, juist omdat AnsaldoBreda vaak, ondanks zijn inspanningen, niet in staat was om af te leveren. De vraag was: hoe gaan wij hier dan mee om? Zaken als loan-and-use, APTO en wat dan ook zijn daar voorbeelden van, waarbij wij gezamenlijk hebben geprobeerd om een oplossing te bedenken. NSFSC zag het echter ook als zijn rol -- dat is terecht, denk ik -- om zijn juridische positie en ook die van NS te blijven bewaken.

Mevrouw **Bergkamp**: Had NSFSC een rol in de taskforce?

De heer **Robbe**: NSFSC is gevraagd om met zijn resources, met zijn mensen en met zijn informatie mee te werken in die taskforce.

Mevrouw **Bergkamp**: Zaten ze ook in die taskforce?

De heer **Robbe**: Daar waren ook mensen van NSFSC bij betrokken, ja,

Mevrouw **Bergkamp**: Ze waren erbij betrokken, maar zaten ze ook in die taskforce? Waren ze ook de taskforce?

De heer **Robbe**: Ja, die zaten ook in de taskforce. De heer Van Dijk, de managing director, zat zelf niet in de taskforce, maar wel mensen van NSFSC.

Mevrouw **Bergkamp**: Die zaten dus ook in de taskforce.

De heer **Robbe**: Die zaten in de groep die daarnaar keek.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Van Dijk -- de directeur van NSFSC, tien jaar betrokken geweest bij dit project -- heeft zijn zorgen geuit over de rol en de positie van NSFSC ten opzichte van de taskforce. Heeft hij die zorgen met u gedeeld?

De heer **Robbe**: Absoluut. Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe bent u daarmee omgegaan?

De heer **Robbe**: Ik heb hem gevraagd om zich in te zetten voor de taskforce in het belang van het bedrijf en daarmee het risico te nemen dat wij later wellicht moeite zouden hebben om bepaalde juridische rechten die wij hadden uit te oefenen. Door zelf aan de trainingen te gaan sleutelen, zouden bepaalde claims op AnsaldoBreda niet meer gehonoreerd kunnen worden.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart 2013 stappen twee directieleden van NSFSC op, namelijk de heer Van Dijk en de heer De Jong. De heer Van Dijk is tien jaar lang betrokken geweest bij het project. Wat waren de redenen van deze twee directieleden om op te stappen?

De heer **Robbe**: De heer Van Dijk kon zich uiteindelijk niet vinden in het opgeven van onze juridische rechten vanuit zijn positie als managing director van NSFSC. Hij kon wel zien dat het in het belang was van de NS Groep, maar in zijn rol als managing director vond hij uiteindelijk dat hij ook de

juridische positie moest bewaken en dat de interventies die de taskforce pleegde niet ten koste mochten gaan van de juridische positie.

Mevrouw **Bergkamp**: Zij konden zich dus niet meer vinden in de aanpak van de taskforce ten opzichte van de aanpak van NSFSC tot dan toe in het project?

De heer **Robbe**: Het was ook hun rol om het contract te bewaken. Dat deden ze ook.

Mevrouw **Bergkamp**: Gingen op het moment dat de twee directieleden opstapten ook de resources, de mensen van NSFSC, uit die taskforce?

De heer **Robbe**: Nee, die waren erbij betrokken en die bleven erbij betrokken.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net dat ze ook in de taskforce zaten. Bleven ze ook in die taskforce zitten, ondanks dat opstappen?

De heer **Robbe**: De andere mensen die er waren, zoals de heer De Leeuw, bleven meewerken aan de taskforce. De heer Van Dijk en de heer De Jong, die directeuren waren van NSFSC, vonden dat ze hun vennootschappelijke rol niet meer goed konden uitoefenen.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u zeker dat de heer De Leeuw in de taskforce zat?

De heer **Robbe**: Wat bedoelt u met "in de taskforce"? De heer De Leeuw heeft met zijn kennis en vaardigheden effectief meegewerkt aan de uitvoering van de activiteiten van de taskforce.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Robbe, ik vind het belangrijk om het heel feitelijk te weten. Mensen kunnen meewerken aan allerlei projecten, maar deelnemen aan een taskforce is natuurlijk wel wat anders dan er zitting in

hebben. Mijn vraag was net of er mensen waren van NSFSC die zitting hadden in die taskforce.

De heer **Robbe**: Er waren in elk geval mensen die bijdroegen aan alle overwegingen ervan en besluitvorming erin en die daar hun input in hadden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik constateer dat u het niet met zekerheid weet. Ik krijg in elk geval geen antwoord op mijn vraag.

De heer **Robbe**: Ik probeer het even scherp te krijgen ...

Mevrouw **Bergkamp**: U kunt ook zeggen: ik weet het niet. Dat is soms voor het verhaal helderder.

De heer **Robbe**: U maakt een onderscheid tussen in de taskforce zitten en samenwerken met de mensen in de taskforce. De mensen van NSFSC hebben loyaal meegewerkt aan de uitvoering van de taskforce, maar de heer Van Dijk en de heer De Jong konden dat niet in overeenstemming brengen met hun vennootschappelijke verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij stellen even met elkaar vast dat er veel mensen waren die betrokken waren bij die taskforce, maar dat u even niet weet wie er nu echt in die taskforce zaten.

De heer **Robbe**: Als u mij vraagt om een lijstje te geven met namen van mensen die in de taskforce zaten en mensen die betrokken waren: dat onderscheid heb ik niet helemaal scherp.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is natuurlijk wel belangrijk om weten of NSFSC er ook echt zitting in had met expertise en kennis.

De heer **Robbe**: Die expertise en kennis waren er dus wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Ze zijn betrokken, maar -- laten wij dit afronden -- u weet niet of ze in de taskforce zaten. Hebt u een rol gehad bij het opstappen van de twee directieleden? Was dat vrijwillig?

De heer **Robbe**: Zij meldden zich bij mij en zeiden dat ze hun verantwoordelijkheid niet meer wilden nemen in deze positie. Ik betreurde dat, want ik vond ze waardevolle professionele collega's die zich met hart en ziel hadden ingezet voor het succes van dit project. Dat is helaas niet goed gekomen, laten wij daar duidelijk over zijn. De treinen zijn niet gekomen. Ook deze mensen hebben zich daar echter voor ingezet, als professionals.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was vrijwillig? Ze zijn vrijwillig vertrokken?

De heer **Robbe**: Ja, absoluut.

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

Mevrouw **Vos**: Ik wil nog wat vragen over de verdeling van de verantwoordelijkheden. U zegt dat veiligheid in het DNA van de NS zit. Wij hadden het net even over het incident met die bodemplaat. HSA heeft dus op 15 januari actie ondernomen. U zegt dat dat hoort bij de verdeling van de verantwoordelijkheden, dat het echt aan HSA was.

De heer **Robbe**: HSA als vervoerder was verantwoordelijk voor het veilig vervoeren en voor de veiligheid van de treinen. Het was dus de verantwoordelijkheid van de directie van HSA om daar toezicht op te houden. Daar waren ook procedures voor, die extern ge-audit zijn en waar de ILT naar heeft gekeken. Dat soort zaken bestaat allemaal.

Mevrouw **Vos**: Het niet melden van het feit dat er op de 15de een bodemplaat af was gevallen, paste binnen de procedures en de manier waarop u de verantwoordelijkheden had verdeeld?

De heer **Robbe**: Ik weet niet precies wat er aan de hand was op de 15de, dus ik kan hier niet aan u verklaren of hij dat wel of niet had moeten melden. Ik weet wel dat hij daarvoor verantwoordelijk was. Ik weet ook dat hij, als er serieuze zaken waren die hij niet op kon lossen binnen de bestaande procedures, die escaleerde. Dat bleek op de 17de.

Mevrouw **Vos**: Het was dus de verantwoordelijkheid van HSA om op een gegeven moment te zeggen: wij stoppen nu met deze treindienst? Dat is dan echt aan HSA?

De heer **Robbe**: Absoluut. Dat is aan de vervoerder.

Mevrouw **Vos**: Dat is niet iets waar de NS-directie zich dan mee mag bemoeien volgens de verdeling van verantwoordelijkheden?

De heer **Robbe**: Het is de verantwoordelijkheid van de vervoerder om te beslissen of er veilig gereden kan worden. In deze structuur was dat HSA.

Mevrouw **Vos**: Wij hadden net ook een discussie over die APTO-overname. Dat was ook de verantwoordelijkheid van HSA en NSFSC en niet van de NS-directie?

De heer **Robbe**: De NS-directie heeft een positie ingenomen over het overnemen van het juridisch eigendom, gelet op de grote consequenties die dat had. De echte eigendomsovername viel, juridisch gezien, onder de lease-overeenkomst, dus onder HSA en NSFSC. Die namen dat soort fundamentele beslissingen niet zonder consultatie -- laat ik dat woord gebruiken -- van de NS-directie. Als die dat niet goedgekeurd zou hebben, zou dat natuurlijk zwaar meegewogen hebben. Laat ik het zo formuleren.

Mevrouw **Vos**: Dus de hoofdverantwoordelijkheid is daar, maar er is altijd wel een toetsing naar boven?

De heer **Robbe**: Absoluut. De top werd ook in dat hele proces heel goed op de hoogte gehouden van wat er gebeurde. Ik wil niet de indruk geven dat zij met zijn drieën bezig waren. Wij werden als directie in elk geval maandelijks en ook individueel frequent op de hoogte gehouden. Ook de raad van commissarissen van NS werd frequent op de hoogte gehouden van de stand van zaken van deze hele introductie.

Mevrouw **Vos**: Dus u bent ook verantwoordelijk voor die APTO-overname?

De heer **Robbe**: Absoluut. Die verantwoordelijkheid nemen wij.

Mevrouw **Vos**: U bent ook verantwoordelijk voor het feit dat op de 16de alsnog met die trein is gereden?

De heer **Robbe**: De verantwoordelijkheid voor het nemen van die beslissingen lag, zoals gezegd, bij de vervoerder. Niet alle beslissingen in het bedrijf worden door de top genomen, zeker in deze structuur. Het veiligheidscertificaat is aan HSA gegeven. Het is de verantwoordelijkheid van de directie van HSA om daar toezicht op te houden en om in het geval er issues zijn, deze te bespreken, afhankelijk van de zwaarte ervan, te bespreken. Die verantwoordelijkheid blijft bij de directie van HSA.

Mevrouw **Vos**: Dus in dit geval is het de verantwoordelijkheid van HSA geweest om op de 16de alsnog te gaan rijden?

De heer **Robbe**: Absoluut.

Mevrouw **Vos**: Dus niet van de NS-directie. Oké. Ik geef het woord weer aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 29 mei 2013 besluit de directie, de raad van bestuur, van de NS om te stoppen met de Fyra. Op 30 mei is er een vergadering met de raad van commissarissen en daarin wordt ook unaniem besloten om de stoppen met de Fyra. Dan gebeurt er echter iets. De heer

Raab, directeur Financieringen en Deelnemingen bij het ministerie van Financiën, belt en zegt iets. Zou u ons mee kunnen nemen in dat proces? Kunt u aangeven wat de heer Raab op dat moment wilde?

De heer **Robbe**: Op 29 mei lag er een voorstel voor om de keuze te maken tussen doorgaan met de Fyra/V250 of naar een alternatief gaan. Het was altijd de insteek van de taskforce om twee trajecten te ontwikkelen: wij gaan door en dan moet het betrouwbaar, onderhoudbaar, enzovoort zijn of wij gaan voor een alternatief. Op 29 mei kwam dat bij elkaar en lag er een voorstel, eerst bij de directie en toen bij de raad van commissarissen. Het voorgenomen besluit was om te stoppen met de V250 op basis van alle argumenten die er toen waren. Op diezelfde dag ...

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt -- sorry dat ik u onderbreek -- dat het een voorgenomen besluit was. In de stukken van 29 en 30 mei lijkt het echter alsof er een besluit is genomen.

De heer **Robbe**: Er moest nog wel een verdere implementatie aan worden gegeven. Dat waren de data die er toen waren. Ik kijk nog even naar de bewoordingen. Het was nog niet het finale besluit -- laat ik het zo formuleren -- maar het was wel de conclusie dat het de optie stoppen werd. Daar waren wij toe gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten wij even naar het moment dat de heer Raab u belt. Wat zei hij?

De heer **Robbe**: Ik had hem eerst zelf gebeld. Ik moet het even andersom doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U had hem gebeld.

De heer **Robbe**: Op de 29ste zaten wij in de Hispeed Lounge op Schiphol, zetten wij die opties naast elkaar en zeiden: dit is wat wij moeten gaan doen. Ik heb toen onmiddellijk de heer Raab gebeld en gezegd: dit is waar wij

staan, dit is de afweging die wij gemaakt hebben, wij willen stoppen met de V250. De heer Raab zei: dat snap ik, maar dat wil ik beter begrijpen; kunt u mij morgen een nadere toelichting geven? De volgende dag, de 30ste, hebben wij ook weer ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik onderbreek u even over deze stap. Zei u toen ook tegen de heer Raab dat het een voorgenomen besluit was, dat u een voorgenomen besluit ging nemen?

De heer **Robbe**: Ik denk dat ik het woord "voorgenomen" op dat moment niet gebruikte. Wij hadden echter nog geen finaal besluit genomen. Het woord "voorgenomen" is misschien een uitleg van de aard van besluit, maar dat woord functioneerde als zodanig nog niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei: wij hebben nog geen finaal besluit genomen?

De heer **Robbe**: Wij hadden nog geen finaal besluit genomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u ook tegen de heer Raab gezegd?

De heer **Robbe**: Wij hebben gezegd dat wij, de NS-directie en de raad van commissarissen, tot de conclusie waren gekomen dat wij wilden stoppen met de V250 op basis van deze overwegingen. Wij wilden de aandeelhouder onmiddellijk verwittigen van die conclusie. Wij hebben ook gezegd dat wij dat de volgende dag nog nader zouden toelichten en met de raad van commissarissen zouden bespreken en dat wij eigenlijk de dag daarna naar buiten zouden willen gaan met de aankondiging dat wij tot die conclusie waren gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Zei u ook in dat gesprek met de heer Raab dat u de 31ste naar buiten wilde treden, omdat NSBS dat ook ging doen en dat u eigenlijk samen op hetzelfde moment naar buiten wilde treden? Zei u dat ook tegen de heer Raab?

De heer **Robbe**: De NMBS wou, geloof ik, de 31ste naar buiten gaan. Het was woensdag de 29ste. Daarna hadden wij de 30ste en toen de 31ste. NMBS heeft eigenlijk het proces versneld, aan hun eigen kant. De verwachting was eerst dat zij een week daarna tot een conclusie zou komen en naar buiten zou gaan. Ook wij hadden een proces opgezet om in de week daarna ons finale besluit te nemen. U hebt daar misschien de papieren van gezien. Alle informatie kwam eigenlijk binnen op de 29ste. Onze insteek was: als wij een besluit kunnen nemen -- het moet wel verantwoord zijn -- dan willen wij dat nemen en dan willen wij daar, als dat kan, in elk geval niet later dan de NMBS mee naar buiten gaan. Dat was onze insteek.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist dus dat NMBS het bericht de 31ste naar buiten zou brengen. Dat was ook afgestemd, hebben wij begrepen van de heer Descheemaecker. U had ook met elkaar besproken dat het beter zou zijn om dat met elkaar te doen, vanuit de NS en vanuit NMBS op dezelfde dag.

De heer **Robbe**: Wel op dezelfde dag, niet met elkaar. Ieder separaat, binnen zijn eigen verantwoordelijkheden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wel op hetzelfde moment.

De heer **Robbe**: Ja, wel op hetzelfde moment.

Mevrouw **Bergkamp**: Zei u toen ook tegen de heer Raab dat u had afgestemd met de heer Descheemaecker van de NMBS om op de 31ste naar buiten te treden, afzonderlijk, maar wel op hetzelfde moment?

De heer **Robbe**: Ja. Wij hebben tegen de heer Raab gezegd dat het onze wens was om op de 31ste naar buiten te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Robbe, mijn vraag was of u ook hebt medegedeeld aan de heer Raab dat dit was afgestemd met NMBS.

De heer **Robbe**: Dat specifieke punt kan ik me niet herinneren. Ik neem aan dat ik hem heb uitgelegd heb waarom wij vonden dat het belangrijk was om op de 31ste naar buiten te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet niet meer of u op dat moment gezegd hebt dat was afgestemd met de NMBS om op de 31ste afzonderlijk, maar wel op dezelfde dag naar buiten te treden?

De heer **Robbe**: Het woord "afgestemd" klinkt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Om op hetzelfde moment naar buiten te treden.

De heer **Robbe**: NMBS had een boardmeeting. De heer Descheemaecker zei tegen ons: als ik een boardmeeting heb, gaat dat lekken en dan komt het naar buiten, want zo gaat dat bij mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Precies.

De heer **Robbe**: Dat is wat hij tegen ons zei. Dat het zou lekken in België zagen wij als een risico. Wij wilden daar dan ook voor zorgen, als dat zou kunnen en wij op een verantwoorde manier tot een besluit waren gekomen. Het was niet afgestemd. Wij wilden dan ook zelf naar buiten gaan op diezelfde dag.

Mevrouw **Bergkamp**: Op hetzelfde moment.

De heer **Robbe**: Nee. Niet op hetzelfde moment, maar op dezelfde dag.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat kun je zien als het zelfde moment.

De heer **Robbe**: Eigenlijk wilden wij de NMBS voor zijn. Als ik het even zo mag formuleren: wij wilden als eerste naar buiten gaan met de mededeling dat wij dat hadden besloten, als dat kon. Er was geen afstemming om het om vier uur 's middags te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Robbe, ik onderbreek u even. Mijn vraag aan u was of u aan de heer Raab hebt meegedeeld dat NMBS ook voornemens was -- dat had u met elkaar afgesproken -- om op dezelfde dag naar buiten te treden?

De heer **Robbe**: Of ik daar het woord "NMBS" gebruikt heb, kan ik me niet meer herinneren. Wat ik wel weet, is dat ik tegen de heer Raab heb gezegd dat wij graag op die vrijdag naar buiten zouden willen ...

Mevrouw **Bergkamp**: En u gaf niet de reden aan?

De heer **Robbe**: Dat denk ik wel, mevrouw Bergkamp. Ik kan me niet precies herinneren of ik dat zo tegen hem heb gezegd. Het was de heer Raab wel heel duidelijk wat het belang was van het op die vrijdag naar buiten gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het belang had er toch mee te maken dat het belangrijk was om het op dezelfde dag naar buiten te brengen? Ik vind het wat moeilijk om voor te stellen dat u niet meer weet of NMBS als onderwerp is genoemd in dat gesprek. Dat was namelijk de reden om het op die 31ste te doen. De vergadering van uw raad van commissarissen werd ook vervroegd. U weet niet meer of het woord "NMBS" in dat gesprek is gevallen?

De heer **Robbe**: Weet u, ik neem aan dat het zo gegaan is. Ik sta hier onder ede en ik wil u alleen vertellen wat ik me absoluut 100% zeker herinner wat ik heb gezegd.

Mevrouw **Bergkamp**: En dit weet u niet meer?

De heer **Robbe**: Ik weet niet precies of ik het woord "NMBS" heb gebruikt. Ik weet wel dat ik het belang heb benadrukt om op die vrijdag naar buiten te gaan. Ja, het zou logisch geweest zijn om te zeggen dat het kwam door NMBS, maar of ik dat woord heb gebruikt, kan ik me niet precies herinneren. Het belang daarvan heb ik echter heel duidelijk gemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan krijgen wij die vergadering van de raad van commissarissen en komt er een belletje. Misschien kunnen wij niet naar het proces ervoor gaan, maar naar de vergadering van de raad van commissarissen op 30 mei. Die gaat unaniem akkoord met het besluit om te stoppen met de Fyra. Vervolgens belt de heer Raab.

De heer **Robbe**: De heer Raab zei dat hij het met de minister besproken had en dat die graag zijn tijd wou nemen om zijn eigen afweging te maken.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus eigenlijk een interventie?

De heer **Robbe**: Wij vertelden de aandeelhouder natuurlijk dat wij tot die conclusie waren gekomen en dat wij zo'n belangrijk besluit wilden nemen. Het was niet meer dan logisch dat hij dat moest weten. Hij liet ons toen weten dat hij de tijd wilde nemen om tot een zelfstandige afweging te komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u dat dan niet in het voorproces meegenomen? U zegt dat u het eigenlijk reëel vindt dat een aandeelhouder er nog een keer naar wil kijken. Had u dat dan niet mee kunnen nemen in het proces? Het lijkt op een interventie op dat moment. De raad van commissarissen is bijeen, die wil een besluit nemen en dan komt er een belletje namens de heer Dijsselbloem.

De heer **Robbe**: Ik denk dat meespeelde dat het proces wat sneller liep dan wij oorspronkelijk verwacht hadden. Wij dachten dat wij de week erop uiteindelijk een beslissing zouden kunnen nemen. Dan hadden wij met de heer Raab kunnen spreken voordat er een finaal besluit genomen was.

Mevrouw **Bergkamp**: Stond daarmee ook het besluit om definitief te stoppen met de Fyra op losse schroeven?

De heer **Robbe**: Het was uiteindelijk aan de minister om die knoop door te hakken, gelet op het belang ervan. Gezien de bredere consequenties die het

had, vonden wij het alleszins gerechtvaardigd dat de minister zei dat hij daarover zelfstandig een beslissing wilde kunnen nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net inderdaad dat u het zich kon voorstellen. Mijn vraag was of alle opties weer open waren. Eerst neemt de NS-directie een besluit om te stoppen en vervolgens doet de raad van commissarissen dat. Dan komt er een belletje namens de heer Dijsselbloem, waarin wordt gezegd: stop the press, hij wil er nog een keer goed naar kijken. Betekent dat dat alle opties weer open waren, dat ook dat besluit ...

De heer **Robbe**: Niet wat ons betreft. Er was maar één goed besluit en dat was stoppen. Er was geen twijfel in de besluitvorming, gelet op de consequenties die doorgaan met de V250 gehad zou hebben. Wij hadden het vertrouwen verloren in AnsaldoBreda. Wij hadden het vertrouwen verloren dat die nog in staat zou zijn om de treinen weer te herstellen. Dat vonden wij niet verantwoord. Dat hebben wij heel duidelijk uitgelegd aan de aandeelhouder. Wij hadden de vaste overtuiging dat wij hem daarin zouden kunnen meenemen, zodat hij tot dezelfde conclusie zou komen. Dat is ook zo gegaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 3 juni laat de NS-directie aan de staatssecretaris van I en M en de minister van Financiën weten te willen stoppen met de Fyra. Het lijkt erop -- wij hadden het er net over in dit verhoor -- dat het besluit nog niet definitief was genomen door de NS-directie en de raad van commissarissen. Of is het later een voorgenomen besluit geworden, geen finaal besluit?

De heer **Robbe**: Vanuit onze vennootschappelijke verantwoordelijkheid was onze insteek dat wij moesten stoppen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was dus eigenlijk een definitief besluit, vanuit uw verantwoordelijkheid?

De heer **Robbe**: Ja, maar wij realiseerden ons ook de bredere context waarin zo'n besluit genomen moet worden en dat de aandeelhouder daar zijn stem in had. Voor ons was het: wij willen stoppen, maar wij respecteren dat anderen hun eigen afwegingen moeten maken. Daarmee creëerden wij ruimte voor onze aandeelhouder. Wij wilden stoppen, maar hij moest daarin ook zijn eigen zelfstandige beslissing nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Kun je dan zeggen dat het definitieve besluit een voorgenomen besluit werd? In de stukken staat eerst dat er een gewoon een besluit werd genomen door de NS-directie. In de brief van 3 juni kunnen wij zien dat het meer een voorgenomen besluit is: wij willen stoppen. Is door de interventie vanuit de aandeelhouder het definitieve besluit van de NS-directie een voorgenomen besluit geworden?

De heer **Robbe**: Wij accepteerden dat en vonden het terecht dat de minister uiteindelijk de finale knoop doorhakke.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het terecht, maar mijn vraag is even procedureel en heel scherp. Er was een definitief besluit genomen. Dan komt er op 7 juni een brief aan de staatssecretaris en aan de minister van Financiën waarin staat: wij willen stoppen. Betekent het dan dat het definitieve besluit een voorgenomen besluit werd?

De heer **Robbe**: Ik denk dat dat de juiste conclusie is.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 7 juni word het onderwerp zelfs besproken in de ministerraad. Wat was de status van die bespreking in de ministerraad? Had het daar ook nog afgeblazen kunnen worden? Wat was uw indruk?

De heer **Robbe**: Het is niet aan mij om daarover te oordelen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar uw indruk?

De heer **Robbe**: Het was aan de minister om een besluit te nemen, als uiteindelijke aandeelhouder van NS. Het was aan de minister om te kijken wat nodig was voor zijn besluitvorming. Als hij het opportuun vond om het kabinet daarin te raadplegen, was dat helemaal aan hem.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt: alles wat er uit de ministerraad zou zijn gekomen, prima ...

De heer **Robbe**: Nee, dat zeg ik niet. Stel dat de ministerraad tot een andere conclusie gekomen zou zijn. Het is een beetje een hypothetische discussie. Dat is men namelijk niet, want wij hadden goede argumenten. Het is goed te zien dat ook de minister die meenam en het kabinet uiteindelijk tot dezelfde conclusie is gekomen

Mevrouw **Bergkamp**: U had er dus begrip voor dat er nog eens naar gekeken werd en u had er ook begrip voor dat dat onderwerp besproken werd in de ministerraad, maar u had zelf wel de overtuiging dat u, als eruit zou zijn gekomen dat er moest worden doorgegaan met de Fyra, de minister uiteindelijk had kunnen overtuigen?

De heer **Robbe**: Absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u dat van tevoren nog geprobeerd, voor de ministerraad plaatsvond? Zijn er gesprekken geweest tussen u en de aandeelhouder?

De heer **Robbe**: Absoluut. Wij hebben toegelicht wat onze overwegingen waren. Wij hebben een heel rapport gemaakt. Dat hebben wij diverse keren besproken met de aandeelhouder. Wij hebben onze argumenten transparant gemaakt. Ik voelde ook altijd de steun van de aandeelhouder op de inhoud van de argumenten. Er was geen discussie over de vraag of wij niet tot een andere conclusie moesten komen. De aandeelhouder begreep waarom wij tot die conclusie waren gekomen en ondersteunde dat, maar wilde nog wel de procedure volgen zoals u die net uiteenzette.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten wij even kijken naar die interventie van de aandeelhouder. Ik vat even uw woorden samen. U vond het begrijpelijk dat de aandeelhouder ernaar wilde kijken, ondanks het feit dat die geen formele bevoegdheid had.

De heer **Robbe**: Precies.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is wat u aangeeft. Oké. Ik kijk even naar mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat u de ingreep van de minister begreep vanwege de bredere context. Wat bedoelde u toen met "de bredere context"?

De heer **Robbe**: Dat de minister zijn eigen afwegingen moet maken, die misschien verder gaan dan een afweging die een directie van een bedrijf maakt.

Mevrouw **Vos**: Wat kan dat dan zijn? Wat zijn dan die andere afwegingen?

De heer **Robbe**: Wellicht de politieke acceptatie van een uitkomst, of hij het voldoende uit kon leggen. Ik vond ook dat hij zelfstandig zijn oordeel moest kunnen vormen op basis van de inhoudelijke argumenten. Daar zit een weging in, laat dat duidelijk zijn. Daar speelde een aantal factoren in mee.

Mevrouw **Vos**: Bijvoorbeeld de geïntegreerde concessie of het behoud van het onderhandelakkoord? Kon dat de bredere context zijn?

De heer **Robbe**: Dat weet ik niet. Het was een gewogen oordeel waar een aantal factoren in meespeelde. Hoe schat je de consequenties in van de technische problemen die er met die trein waren? Er zaten juridische aspecten aan en ook financiële. Al die aspecten afwegende, was onze conclusie dat wij moesten stoppen met de V250 en met een alternatief voorstel moesten komen.

Mevrouw **Vos**: Dat begrijp ik vanuit de NS.

De heer **Robbe**: Ook de aantrekkelijkheid van dat alternatief is iets wat je mee moet wegen: is dat voldoende om daarvoor te gaan en die Fyra definitief op te geven?

Mevrouw **Vos**: Bedoelt u met de aantrekkelijkheid van het alternatief de plannen om alvast op een andere manier te gaan rijden?

De heer **Robbe**: Precies. Wij hebben ook meegewogen of wij de reiziger dan iets anders zouden kunnen aanbieden. Het zou natuurlijk ook niet acceptabel zijn als er helemaal niets zou zijn.

Mevrouw **Vos**: Nog even over die besluitvorming. De bredere context zou dus de geïntegreerde concessie kunnen zijn. Was er een risico dat de hsl-concessie ingetrokken zou worden? Was dat misschien ook de bredere context waar u op doelde?

De heer **Robbe**: Wij voldeden niet meer aan de concessieverplichtingen. Dan moet een nieuwe afweging gemaakt worden of deze nieuwe oplossing acceptabel is.

Mevrouw **Vos**: Dat bedoelde u eigenlijk toen u zei dat u begreep dat de minister van Financiën nog een paar dagen tijd nodig had?

De heer **Robbe**: Er kunnen ook andere factoren zijn geweest. De minister heeft geen verantwoording aan ons afgelegd over de reden waarom hij vond dat hij zijn tijd moest nemen. Wat hij besproken heeft in het kabinet, is natuurlijk tussen hem en het kabinet.

Mevrouw **Vos**: Hebt u dat nog besproken in de week tussen de 31ste en de 7de?

De heer **Robbe**: Nee. Wij hebben gewoon onze case, de feitelijke conclusies die wij hadden en de onderbouwing daarvan, besproken met de aandeelhouder.

Mevrouw **Vos**: U zegt net dat het risico nog steeds bestond dat de hsl-concessie zou worden ingetrokken.

De heer **Robbe**: Theoretisch was dat risico daar, in de zin dat wij niet volledig voldeden aan de eisen van de hsl-concessie.

Mevrouw **Vos**: Theoretisch. En praktisch?

De heer **Robbe**: Praktisch moet je een afweging maken van wat in die situatie uiteindelijk in het belang van de reizigers is. Onze overtuiging was dat het alternatieve aanbod beter was dan het doorgaan met de V250. Wij hadden ons vertrouwen verloren in die trein en in de kwaliteiten van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Dat is helder. Nog even over het risico van het intrekken van de concessie: u zegt dat het theoretisch mogelijk was, maar dat het niet realistisch was.

De heer **Robbe**: Wij schatten in dat wij steun zouden krijgen van alle betrokkenen om voor dit alternatief te gaan.

Mevrouw **Vos**: Op basis waarvan schatte u dat in?

De heer **Robbe**: Wij vonden dat dit uiteindelijk een beter product voor de reiziger was en dat de risico's van het doorgaan met AnsaldoBreda gewoon te groot waren. Dat was onze inschatting, ook dat daar steun voor zou zijn in de samenleving, bij de consumentenorganisaties ...

Mevrouw **Vos**: Wist u dat van de concessiehouder, I en M, en van Financiën?

De heer **Robbe**: Die hadden ons dat niet van tevoren toegezegd. Die hadden van tevoren geen garanties gegeven dat wij steun zouden krijgen, wat wij ook zouden doen.

Mevrouw **Vos**: Uw indruk was dat het niet realistisch was dat die concessie zou worden ingetrokken? Die indruk had u eigenlijk op basis van het feit dat men niet zonder de NS kon gaan rijden?

De heer **Robbe**: Nee, niet zonder NS. Wij dachten dat het alternatief uiteindelijk beter was dan doorgaan met de V250. Wij hebben dat op de feitelijkheid beoordeeld, met onze overtuiging dat wij anderen mee zouden kunnen nemen in die evaluatie.

Mevrouw **Vos**: Had u op dat moment al een alternatief aanbod gereed?

De heer **Robbe**: Nee, dat was niet klaar. Wij hadden het wel doorgerekend. Wij zijn later aan de gang gegaan met het verder formaliseren daarvan en daar bijvoorbeeld contractuele afspraken over te maken. Dat traject heeft nog een paar maanden geduurd.

Mevrouw **Vos**: Maar uw inschatting was dat de kans dat die concessie zou worden getrokken praktisch nul was, dat realistisch was dat men zou doorgaan met het aanbod waaraan u toen al aan werkte?

De heer **Robbe**: Het was op dat moment onze verantwoordelijkheid om met de beste oplossing te komen in de situatie waarin wij zaten. Doorgaan met die V250 was gewoon niet acceptabel.

Mevrouw **Vos**: Ja, vanuit uw ...

De heer **Robbe**: Wat de consequenties ook waren, het was onze verantwoordelijkheid om met een alternatief te komen en de consequenties daarvan te accepteren.

Mevrouw **Vos**: Het was uw verantwoordelijkheid, maar dan toch had de concessiehouder kunnen zeggen dat hij die concessie zou intrekken.

De heer **Robbe**: Dat had gekund.

Mevrouw **Vos**: Was het denkbaar geweest dat de aandeelhouder had besloten om toch door te gaan met de Fyra?

De heer **Robbe**: Ja, theoretisch wel.

Mevrouw **Vos**: Maar realistisch niet.

De heer **Robbe**: Nee, realistisch niet. Het gesprek met de aandeelhouder was ook steeds duidelijk. Hij snapte onze argumenten en kwam tot dezelfde conclusie. Wij hebben het dus eigenlijk gewonnen op kracht van argumenten.

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

De **voorzitter**: En die gaat spreken over de schikking. Het moment is daar dat het besluit wordt genomen om te stoppen, maar dan moet er nog een schikking komen met de fabrikant. Dat speelt op 7 maart 2014. Toen is er een schikking getroffen tussen NSFSC, degene die de trein had gekocht, NS, AnsaldoBreda en Finmeccanica. Daarmee kwam feitelijk een einde aan een juridische strijd. Kunt u de commissie globaal de inhoud van de schikking toelichten?

De heer **Robbe**: Ja, dat kan. De treinen gingen terug naar Italië, de treinen van AnsaldoBreda die in Nederland stonden en de treinen die van onszelf waren en die in Nederland stonden. AnsaldoBreda betaalde een bedrag van 125 miljoen terug, dat wij al eerder hadden betaald, deels als betaling voor de aankoop van de negen treinen die wij hadden afgenomen en deels als aanbetaling voor andere treinen.

De **voorzitter**: Was er ook een afspraak over de financiële afwikkeling van de treinen?

De heer **Robbe**: Ja. De treinen gingen terug en werden eigendom van AnsaldoBreda. AnsaldoBreda werd in staat gesteld om te proberen deze treinen weer te vermarkten en aan anderen aan te bieden. Op dat moment waren er blijkbaar bepaalde opties in de markt, waar die treinen eventueel naartoe zouden kunnen gaan. De afspraak was dat wij van die opbrengsten een maximum van 21 miljoen zouden ontvangen, bovenop die 125 miljoen die wij sowieso van AnsaldoBreda kregen.

De **voorzitter**: AnsaldoBreda krijgt die treinen weer terug, die eerste treinen. Die kunnen ze verkopen en als dat het geval is, komt er een bedrag naar de NS terug.

De heer **Robbe**: Het ging niet over de eerste treinen. Het ging over het palet van treinen.

De **voorzitter**: Ging het over de tweede trein?

De heer **Robbe**: Nee. Het ging over de treinen 6 tot en met 11, voor 3,5 miljoen per trein. Het ging om zes treinen.

De **voorzitter**: Even terug naar de afspraak. Zo begreep ik ook het persbericht, daarom vraag ik het natuurlijk. Ik heb goed gekeken naar het persbericht. Daarin staat dat als de treinen zouden worden verkocht, daar geld van terug zou komen naar de NS. Daar staat echter nergens dat het pas vanaf de zesde of de zevende trein is. Waarom is dat niet gewoon in het persbericht gezet?

De heer **Robbe**: Als treinen verkocht zouden worden, zouden wij als onderdeel van zo'n transactie over zes treinen een bedrag krijgen. De eerste zes niet, de tweede zes wel en de laatste zes weer niet, als ik het me goed herinner.

De **voorzitter**: Realiseert u zich dat het beeld is dat zodra er een trein zou worden verkocht, de NS geld zou krijgen en dat dat beeld is ontstaan door de manier waarop het persbericht over de schikking luidde? Bij nadere analyse komt er echter pas vanaf de zevende trein geld naar NS. Dat is een beetje een ander beeld dan uit het persbericht blijkt.

De heer **Robbe**: Dat beeld herken ik niet.

De **voorzitter**: Waarom staat het er dan niet gewoon?

De heer **Robbe**: De afspraken die wij gemaakt hebben, zijn zoals ik u hier heb uitgelegd. Ik wil u duidelijk maken dat wij vonden dat 125 miljoen terugkrijgen ...

De **voorzitter**: Dat snap ik, maar mijn vraag ...

De heer **Robbe**: Dat vonden wij ...

De **voorzitter**: Ik snap wat u zegt. Mijn vraag was een andere. In het persbericht staat echter dat zodra er treinen zouden worden verkocht, er geld naar NS zou gaan. Er staat in het persbericht niet bij dat dat pas is vanaf de zevende trein, dus dat als AnsaldoBreda zes treinen verkoopt en dan stopt, er geen euro terugkomt naar de NS. Dat staat niet in het persbericht. Dat is niet helder geworden. Wij hebben de stukken van de Kamer nagekeken. Nu pas, nu wij het erover hebben, is scherp geworden dat er eigenlijk pas geld is vanaf de zevende trein. Heb ik dat juist?

De heer **Robbe**: Er is geld vanaf de zevende trein, dat klopt.

De **voorzitter**: Was u opgelucht toen die schikking was bereikt?

De heer **Robbe**: Ja. Ik was blij dat wij dit dossier konden afsluiten en dat wij niet terechtkwamen in jarenlange juridische gevechten met AnsaldoBreda.

De uitkomst daarvan is altijd onzeker. Zo gaat dat met juridische zaken. De kansen op succes waren ook zeker niet gegarandeerd volgens onze juristen.

De **voorzitter**: Hoe groot was die kans op succes volgens uw juristen?

De heer **Robbe**: Op dat moment was het 50+.

De **voorzitter**: Welk moment bedoelt u nu?

De heer **Robbe**: Op het moment van de schikking.

De **voorzitter**: Op het moment van de schikking, maart 2014, was de kans 50+.

De heer **Robbe**: Toen was de kans meer dan 50%.

De **voorzitter**: Waarom niet veel meer? De treinen zouden niet goed zijn. Die moesten terug naar Italië. Er was van alles aan de hand. Er waren vertragingen. Waarom was de inschatting niet veel hoger?

De heer **Robbe**: Wij zouden moeten bewijzen dat er sprake was van een breach of essential obligation. Dat was al de situatie ten tijde van ons besluit om te stoppen met het rijden van treinen. Op dat moment was de kans op succes volgens onze juristen 30% tot 40%.

De **voorzitter**: De kans op winnen was aanvankelijk maar 30%?

De heer **Robbe**: Toen wij het besluit namen, was de kans op winnen maar 30% tot 40%, juridisch gezien. In het Mott McDonald-rapport stond dat die treinen in principe qua ontwerp, afgezien van iets met laagspanning, goed waren, maar dat de uitvoering onvoldoende was. Dan moet je de leverancier tijd geven om die treinen te herstellen. De discussie betrof de vraag of AnsaldoBreda genoeg tijd en gelegenheid had gehad om die treinen te

herstellen. Gelet op het gebrek aan performance van AnsaldoBreda, ook in de loop van de tijd erna, namen zijn kansen af.

De **voorzitter**: Een gebrek aan tijd om te herstellen? De treinen waren vijf jaar te laat geleverd. Was dat niet voldoende reden om te denken: wij gaan deze strijd winnen?

De heer **Robbe**: Nee, niet volgens de juristen. Er waren penalties voor late levering door AnsaldoBreda. Die bedroegen 20% van de aankoopprijs. Die waren eigenlijk verbeurd verklaard. Dat was wel duidelijk. Wij hadden echter contractueel geen verdere rechten om die treinen terug te sturen op basis van ...

De **voorzitter**: Omdat u feitelijk altijd geaccepteerd had dat ze zo laat werden geleverd?

De heer **Robbe**: Omdat wij dat uiteindelijk accepteerden, in overleg met AnsaldoBreda. Wij wilden samen ... De inzet was ...

De **voorzitter**: Nee. Ik merk dat u een procedureel antwoord geeft. Mevrouw Bergkamp heeft ook af en toe wat moeite gehad om antwoord op de vragen te krijgen. Ik ben daar heel streng in: ik wil gewoon antwoord op de vraag. De treinen waren vijf jaar te laat geleverd. Je zou kunnen zeggen dat dat een reden zou kunnen zijn om een overeenkomst te ontbinden, want dat is wel erg laat. U had niet voldoende het idee dat u op basis daarvan die strijd kon winnen, omdat u altijd die vertragingen had geaccepteerd. Zo hebben die juristen dat toch aan u verteld?

De heer **Robbe**: Ja, omdat het onze inzet was om met die treinen te gaan rijden. Daar hebben wij ons voor ingezet.

De **voorzitter**: Ja, precies. U hebt ook met mevrouw Bergkamp gesproken over die voortijdige overname. Heeft die voortijdige overname, zoals juristen later zouden zeggen, uw positie toch niet danig verzwakt?

De heer **Robbe**: Nee, want de koopovereenkomst stond nog gewoon. Dat had dus geen effect.

De **voorzitter**: De juristen zeggen tegen u dat het feit dat die negen treinen zijn geaccepteerd, zijn overgenomen, heeft gemaakt dat uw juridische positie minder ...

De heer **Robbe**: Laat ik het anders formuleren ...

De **voorzitter**: U praat door mee heen. Ik maak even mijn zin af. Dat de juristen tegen u zeiden dat er daarmee wel een probleem was, omdat die treinen al overgenomen waren, herkent u niet?

De heer **Robbe**: Het feit dat wij treinen hebben overgenomen en met treinen gereden hebben, is natuurlijk een juridische realiteit. Dat veranderde echter de contractuele verplichting van AnsaldoBreda volgens de koopovereenkomst niet.

De **voorzitter**: Uiteindelijk is het beeld dat de treinen allemaal niet goed waren. Dat las je in de krant. Er waren een hoop problemen. U zegt dat u aanvankelijk maar 30% winstkans dacht te hebben en dat dat later wat meer werd. Wat u in de weg heeft gestaan, is dat u de vertragingen hebt moeten accepteren om de redenen die u noemde. U wilde er uiteindelijk mee rijden. U hebt die voortijdige overname geaccepteerd. U had al negen treinen overgenomen, ondanks alle openstaande punten met tractie, met remmen, met software, met alles. U had ze overgenomen en dat heeft ook uw positie niet sterker gemaakt. Kan ik dat zo samenvatten?

De heer **Robbe**: Ja. Het feit dat wij het eigendom van die treinen hadden, was een realiteit, ook in een eventuele rechtszaak.

De **voorzitter**: U zat al in de directie van NS bij de besluitvorming om die treinen over te nemen. Hoe kijkt u daar nu naar, gezien de inschatting van de winkansen bij de schikking? Is dat nou handig geweest?

De heer **Robbe**: Weet u, wij hadden een concessieverplichting en wij wilden gaan rijden in het belang van de reiziger. Wij vonden dat het haalbaar en verantwoord was. Niet alleen wij als directie, maar ook de bedrijfsonderdelen en alle andere specialisten in ons bedrijf. In dat hele proces heeft ook externe verificatie plaatsgevonden. Wij waren er steeds van overtuigd dat het haalbaar en verantwoord was om te gaan rijden. Als wij terugkijken en eerlijk zijn: natuurlijk is dat niet goed gegaan. Wij hebben treinen gekocht ...

De **voorzitter**: Nee. Natuurlijk is dat niet goed gegaan, maar dat is niet wat ik vraag. Ik vraag of specifiek of het feit dat u die treinen hebt overgenomen uw positie heeft verzwakt en hoe u daar nu tegen aankijkt. Ik begrijp de inzet wel om die treinen te krijgen. Als ik daarop focus, zegt u: dat was achteraf gezien niet handig?

De heer **Robbe**: Het feit dat wij eigendom hadden van die treinen, maakte de juridische positie anders dan wanneer wij geen eigendom hadden gehad. Maar wij hadden dat eigendom bewust genomen, om de redenen waar wij het net over hadden.

De **voorzitter**: Ja. Wetende wat alle risico's waren: de openstaande punten, de problematiek, het feit dat AnsaldoBreda eigenlijk al vijf jaar lang die problemen niet had weten op te lossen. U vond toen dat die treinen moesten gaan rijden en uiteindelijk hebt u ze zo overgenomen.

De heer **Robbe**: Wij dachten steeds, op basis van de informatie die wij hadden, dat het haalbaar en verantwoord was om te gaan rijden. Twaalf externe instanties hebben daarnaar gekeken en die hebben dat ook bevestigd. Natuurlijk waren er problemen. Laat dat duidelijk zijn.

De **voorzitter**: Dat stuk is helder.

De heer **Robbe**: Daar werd op geacteerd.

De **voorzitter**: U zei net dat u op grond van de concessie een verplichting had om te gaan rijden, dat u het daarom hebt gedaan. Daar begon u net uw zin mee. Hoe zwaar woog nu het feit dat u die concessievergoeding moest betalen in dit verhaal om het over te nemen en uiteindelijk te schikken?

De heer **Robbe**: Wij voelden ons verplicht, ook naar de reizigers toe, om te gaan rijden met treinen, en wel op een verantwoorde manier. Laat dat duidelijk zijn. Die criteria hebben wij voortdurend toegepast en gewogen.

De **voorzitter**: Ja, dat heb ik u horen zeggen.

De heer **Robbe**: Wij wilden gaan rijden met die treinen zo gauw dat uiteindelijk kon.

De **voorzitter**: Hoe was op het moment dat u begon met de onderhandelingen over de schikking uw gevoel over de concessie?

De heer **Robbe**: Bedoelt u de hoofdrailnetconcessie?

De **voorzitter**: De geïntegreerde concessie. Dacht u dat die in gevaar zou komen of niet? Kunt u daar iets over zeggen?

De heer **Robbe**: Er was nog een heel proces dat gelopen moest worden, tot en met de goedkeuring in de Kamer. Die vond uiteindelijk pas in december 2014, meen ik, plaats. Er was een heel proces dat nog plaatsvond. Het was uiteindelijk geen compleet gelopen race.

De **voorzitter**: Ik vraag dit omdat het de commissie opvalt dat er in de hele bespreking van die schikking wel vaak naar boven komt dat die concessie zeker gesteld moet zijn. Ik kan er drie keer uithalen. Wij gaan pas schikken nadat wij duidelijkheid hebben over die concessie. Het gaat over

randvoorwaarden voor het verkrijgen van die concessie. Het staat er nog een keer in, weer een stukje verder, in november 2013: er is een window of opportunity, wij hebben zekerheid over de concessie. Het valt op dat die schikking daar eigenlijk wel intrinsiek door gemotiveerd werd, omdat er wel zekerheid moest zijn, randvoorwaardelijk, voor die schikking. Kunt u dat uitleggen?

De heer **Robbe**: Wij vonden die concessie heel belangrijk voor ons als bedrijf, die geïntegreerde concessie ...

De **voorzitter**: U bent de financiële man, dus dat snap ik.

De heer **Robbe**: Niet alleen financieel, maar uiteindelijk voor de reiziger en alles wat die met zich meebrengt. Wij zaten ons dus voortdurend af te vragen of als wij dingen zouden ondernemen, dat eventueel ten koste zou gaan van. De conclusie was: nee, dat hoeft niet. Wij hebben uiteindelijk de schikking tot stand kunnen brengen voordat de concessie geregeld was.

De **voorzitter**: Uit de stukken blijkt duidelijk dat het randvoorwaardelijk was ...

De heer **Robbe**: Ja, en er waren op dat moment geen redenen vanuit de concessieonderhandelingen ...

De **voorzitter**: U praat weer door mij heen. De schikking kon uiteindelijk pas haar beslag krijgen als u de zekerheid had dat de concessie zou worden behouden. Dat maken wij op uit de stukken. Mijn vraag aan u is of dat zo is. U zegt dat u nog niets zeker wist. Dat is echter wat de stukken ons laten zien.

Nu ben ik nog even benieuwd naar de reputatieschade voor NS. Hoe zwaar heeft die gewogen in de schikkingsonderhandelingen?

De heer **Robbe**: Wij moesten een schikking treffen waarvan wij vonden dat wij die duidelijk uit moesten kunnen leggen aan alle stakeholders.

De **voorzitter**: Dus de reputatie van de NS speelde ook een belangrijke rol?

De heer **Robbe**: Het speelt altijd een rol om die mee te wegen.

De **voorzitter**: Hoe belangrijk was het dat de Tweede Kamer inmiddels een parlementaire enquête had ingesteld?

De heer **Robbe**: Dat was een factor, in die zin dat die parlementaire enquête, waarvan wij niet wisten hoe die zou lopen en welke informatie daarin naar voren zou komen, een impact kon hebben op onze kansen in een juridisch proces. Nieuwe informatie die naar buiten komt, had je kansen kunnen versterken en misschien ook verzwakken in een juridisch proces als dat dat nog jaren geduurd zou hebben.

De **voorzitter**: Al die aspecten samen, zaten in één mandje waarmee u die afweging hebt gemaakt om te gaan schikken of niet. Dus de vraag of je concessie veilig is gesteld en letten op de reputatie van de NS. Een risico zou kunnen zijn dat er een parlementaire enquête zou komen waarin feiten naar boven zouden komen die misschien je positie zouden kunnen beïnvloeden. In hoeverre speelde de positie en de houding van de NMBS ten opzichte van AnsaldoBreda nog een rol?

De heer **Robbe**: Er waren ook operationele kanten, zoals treinen die in de Watergraafsmere stonden. Er waren juridische kanten: als NMBS nog met rechtszaken bezig zou zijn, zou dat disproportioneel veel tijd van ons vragen omdat wij veel van het werk ter voorbereiding en ondersteuning van NMBS deden. Het was in ons belang als zowel NS als NMBS tot overeenstemming zou kunnen komen met AnsaldoBreda om daarmee langdurige managementaandacht, kosten en juridische gevechten te voorkomen.

De **voorzitter**: Wat was eigenlijk de financiële bandbreedte die u had om uiteindelijk die schikking tot stand te brengen?

De heer **Robbe**: Mijn mandaat was: minimaal 100 miljoen terug.

De **voorzitter**: Het was 125 miljoen, dus dat had u goed binnengesleept.

De heer **Robbe**: Ja.

De **voorzitter**: Oké. Kreeg u die financiële bandbreedte van de aandeelhouder of van de raad van commissarissen?

De heer **Robbe**: Van allebei.

De **voorzitter**: Van allebei?

De heer **Robbe**: Ja.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Robbe**: Nee, ik moet het anders formuleren. Sorry, ik ben niet helemaal scherp. Het is ingewikkeld. Ik moest uitkomen op een verlies van 100 miljoen. Ik kwam uiteindelijk uit op een verlies van 88 miljoen. Ik had al 213 miljoen betaald en ik kreeg 125 miljoen terug. Daarmee kwam ik op 88 miljoen uit, als nettoverlies voor NS, met nog een upside van 21 miljoen. De 100 miljoen was mijn mandaat. Extra geld terugkrijgen voor die treinen, die 21 miljoen waar wij het net even over hadden, zat niet het mandaat. Dat hoefde niet. Dat is een extraatje. Dat hebben wij nog uit kunnen onderhandelen.

De **voorzitter**: Wie nam eigenlijk het initiatief om tot die schikking te komen?

De heer **Robbe**: Wij hadden daar zelf veel voorbereidingen voor gedaan.

De **voorzitter**: Wie nam het initiatief?

De heer **Robbe**: Dat gebeurde parallel, laat ik het zo formuleren. Wij werden uiteindelijk gebeld ...

De **voorzitter**: Wie werd gebeld door wie?

De heer **Robbe**: Wij werden gebeld door ABN AMRO.

De **voorzitter**: Door ABN AMRO?

De heer **Robbe**: Ja. Bijzonder, hè? Die werd ingeschakeld door het bedrijf Cassiopeia in Italië, dat weer was ingeschakeld door Finmeccanica, de eigenaar van AnsaldoBreda. Die had het initiatief genomen. Wij waren zelf met de afweging gekomen dat het beter voor ons was om te schikken en wij zaten tactisch te kijken of wij nu het initiatief zouden nemen om te bellen of dat het voor onderhandelingspositie beter zou zijn als wij door hen gebeld zouden worden. Er was rumoer in de markt dat er wellicht vraag was naar die treinen ergens anders. Daarnaast was er arbeidsonrust bij AnsaldoBreda en was er in Italië sprake van het eventueel verkopen van AnsaldoBreda door Finmeccanica aan een andere partij. Wij dachten dat het in ons belang was dat zij ons zouden benaderen. Als ze dat uiteindelijk niet zouden doen, zou er een punt komen waarop wij hen moesten gaan benaderen. Gelukkig belden ze ons al. Maar wij waren eigenlijk klaar met ons eigen aanbod.

De **voorzitter**: Twee zielen, één gedachte. Was u verrast dat het moederbedrijf belde en niet AnsaldoBreda zelf?

De heer **Robbe**: Nee. Die zat in een proces om het bedrijf te verkopen. Het was logisch dat die het initiatief nam.

De **voorzitter**: U nam uiteindelijk geen initiatief, want u werd gebeld. Er was misschien een moment geweest waarop u dat had moeten doen. Al die tijd is de NMBS ook nog een belangrijke partner. Als u een schikking zou treffen met AnsaldoBreda of met het moederbedrijf dat al die treinen terug moesten, zou NMBS daar anders over kunnen denken. Als NMBS een schikking zou

treffen, zou dat misschien ingewikkeld kunnen zijn voor de NS. Was het niet heel belangrijk voor NS om ervoor te zorgen dat er ook rust kwam in de relatie NMBS-AnsaldoBreda?

De heer **Robbe**: Dat was in ons belang. Beide organisaties hebben hun eigen proces gevolgd om te komen tot een afhandeling met AnsaldoBreda. Blijkbaar was NMBS ook al eerder benaderd, maar de details ervan ken ik niet. Het was zeker in ons belang dat de NMBS, als er uiteindelijk afspraken waren, het ook af zou kunnen ronden. Dan konden wij het hele dossier sluiten en konden wij vooruit.

De **voorzitter**: Wat is een "walk away"?

De heer **Robbe**: Dat je wegloopt uit de onderhandelingen omdat je je minimale vereisten niet krijgt. Ik had een mandaat van een maximaal verlies van 100 miljoen. Als ik dat niet had kunnen bereiken, was dat een walk away geweest.

De **voorzitter**: Wij hebben die begrepen in de sfeer van NMBS.

De heer **Robbe**: Hoe bedoelt u?

De **voorzitter**: Dat er ook een afspraak zou komen van AnsaldoBreda met de NMBS. Hoe zou die er dan uitzien?

De heer **Robbe**: Wij hebben met AnsaldoBreda afgesproken dat die NMBS zou benaderen.

De **voorzitter**: Op dezelfde voorwaarden?

De heer **Robbe**: Ja, dat ze zouden proberen om ook daar een deal mee te sluiten op dezelfde voorwaarden als wij een deal hadden gesloten. Dat was geen walk away voor ons, als er geen deal zou komen met NMBS. Het was een inspanningsverplichting voor AnsaldoBreda om naar de NMBS te gaan.

Wij hebben de NMBS op de hoogte gesteld van wat wij hadden bereikt. Wij hebben gezegd: dit is de deal die wij hebben gesloten, AnsaldoBreda gaat jullie benaderen om een vergelijkbaar aanbod te doen, waarmee dan eigenlijk het dossier afgesloten is. Wij konden natuurlijk de NMBS niet verplichten om dat over te nemen.

De **voorzitter**: Juristen worden altijd heel blij van contracten, zo ook deze jurist. Als ik het zo lees, lijkt het een voorwaarde te zijn dat AnsaldoBreda er goed uitkomt met de NMBS. Anders zou, zo lijkt het mij, mogelijk die schikking niet definitief worden. Klopt dat?

De heer **Robbe**: Nee, het was geen ontbindende voorwaarde voor het contract.

De **voorzitter**: Oké. U zegt hier vandaag dat het geen echte voorwaarde was dat daar uitgekomen zou worden.

De heer **Robbe**: Wel om contact op te nemen met de NMBS, maar niet om ook een deal te sluiten. Dat kon niet.

De **voorzitter**: Oké. Duidelijk. Hoe beoordeelt u het uiteindelijke schikkingsresultaat, als wij dat helemaal overzien?

De heer **Robbe**: Ik denk dat het uiteindelijk een goede uitkomst was. Kijk waar wij begonnen. Wij hebben voor meer dan 300 miljoen treinen gekocht en wij hebben het besluit genomen om ermee te stoppen. Op dat moment waren onze juridische kansen minder dan 50% en later waren die meer dan 50%. Ik ben blij dat wij het dossier hebben kunnen afsluiten en dat wij het merendeel van het geld terug hebben kunnen krijgen. Het doet natuurlijk wel pijn dat wij nog 88 miljoen hebben moeten betalen, laat dat duidelijk zijn. Gelet op de juridische positie, de consequenties om nog jarenlang in rechtszaken terecht te komen en de eventuele uitkomsten daarvan, vond ik dit een goede uitkomst. Daarvoor heb ik ook steun gekregen van de aandeelhouder en van andere partijen.

De **voorzitter**: 88 miljoen is al een flink bedrag, maar dat zijn vast niet alle kosten van dit project. Kunt u in beeld brengen wat de belangrijkste kosten zijn geweest voor de NS van het mislukken van het Fyra-project?

De heer **Robbe**: De grootste kosten zaten er uiteindelijk in dat wij niet konden gaan rijden met de treinen. Wij hebben de reizigersopbrengsten die zouden komen, gemist. Laten wij teruggaan naar met businessplan, het financiële plaatje waar wij het eerder over hadden. Als gevolg van deze deal, hebben wij opbrengsten gemist. Het alternatief ...

De **voorzitter**: Hoeveel is dat ongeveer? Neem ons eens mee in de getallen?

De heer **Robbe**: Het totale vermogensverlies voor NS door het uiteindelijk stoppen met de Fyra was 340 miljoen. Stel dat wij door waren gegaan. De introductie van de Fyra is natuurlijk misgegaan. Wij moesten stoppen met het rijden van de treinen. Als wij weer door waren gegaan met AnsaldoBreda en als die treinen weer hersteld zouden zijn, had dat ook tot vertragingen geleid. De financiële kosten daarvan waren hoger dan die van het stoppen.

De **voorzitter**: U hebt het afgewogen. Ik wil toch even terug. Heb ik goed begrepen dat de huur van de treinen die uiteindelijk de Fyra's hebben vervangen ongeveer 65 miljoen was?

De heer **Robbe**: Bedoelt u de TRAXX'en die wij later hebben gehuurd?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Robbe**: Daar zit een heel programma in. Wij hebben onmiddellijk ...

De **voorzitter**: Het onderhoud 84 miljoen.

De heer **Robbe**: Wij hebben daar onmiddellijk vervangende treinen neergezet. Die hebben de Fyra echter niet volledig vervangen. In het alternatieve aanbod komt er in de loop van de tijd nog een verhoging van de frequentie en komen er ook nog weer nieuwe treinen binnen, die 200 km/u gaan.

De **voorzitter**: Laten wij naar de kosten kijken. U zegt dat er gedeelde omzet is. Het kostte in eerste instantie 88 miljoen. Ik noemde die 65 miljoen en die 84 miljoen al, maar onderhoud moet altijd. Hoe hoog waren eigenlijk de totale kosten van het inhuren van externen, zoals consultants en advocaten? Waar moeten wij dan aan denken, op dit totale Fyra-project?

De heer **Robbe**: Dat heb ik niet scherp.

De **voorzitter**: U bent dé financiële man.

De heer **Robbe**: Het is me niet precies bijgebleven.

De **voorzitter**: Ongeveer?

De heer **Robbe**: Ik weet niet wat de kosten van die externen zijn.

De **voorzitter**: 1 miljoen? 10 miljoen? 20 miljoen? Ik weet het niet.

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

De **voorzitter**: Oké. En de onderhoudswerkplaats in de Waterschapsmeer, zijn daar nog extra kosten geweest doordat die klaargemaakt moest worden voor de Fyra?

De heer **Robbe**: Die wordt nu ook gebruikt voor het alternatief.

De **voorzitter**: Moest daar weer wat voor veranderd worden, of kon u zo ...

De heer **Robbe**: Het totale vermogensverlies van het besluit om te stoppen, zit hem in het feit dat wij nieuwe treinen hebben moeten bestellen en in de vertraging van bepaalde opbrengsten, die later zijn gekomen dan wij oorspronkelijk gepland hadden. Daar zit ook het klaarmaken van de werkplaatsen voor alternatieve treinen in. Dat totale vermogensverlies voor NS was 340 miljoen.

De **voorzitter**: Ik zit nog even te kijken in getallen die ik voor me zie.

De heer **Robbe**: Dat was overigens zonder treinen, nog.

De **voorzitter**: Nogmaals, ik ben de jurist en u bent de financiële man. Wij gaan het in het rapport helemaal netjes uitwerken. Ik zie dat er een garantiekapitaal is geweest, van 291 miljoen. Er is een lening geweest van 162 miljoen. Er is uitstel van betaling geweest, omdat eigenlijk nog niet aan alle verplichtingen kon worden voldaan. Ik kom dan op zo'n 772 miljoen. Dat is twee keer zo veel als u zegt en ook een aantal keer zo veel als het beeld dat er is, namelijk dat het 88 miljoen heeft gekost. Ik kom bijna op 800 miljoen uit.

De heer **Robbe**: Dat kan ik uitleggen.

De **voorzitter**: Ja, leg het uit.

De heer **Robbe**: Wij zitten hier appels met peren te vergelijken. De 340 miljoen die ik schetste, was het resultaat van het besluit om te stoppen met de Fyra ten opzichte van een basecase dat wij zouden gaan rijden met de Fyra. Het was eigenlijk een delta, het verschil tussen twee businesscases: rijden met de Fyra versus stoppen met de Fyra.

De **voorzitter**: Die 340 miljoen herkennen wij ook wel.

De heer **Robbe**: Die van rijden met de Fyra bestond eigenlijk niet meer, want dat kon niet meer. Als je kijkt naar de totale verliezen voor NS over deze hele

looptijd tot de start van de nieuwe concessie -- daarna is het in de nieuwe concessie meegenomen -- hebt u gelijk. Dat is een bedrag van bijna 800 miljoen. Daar zit inderdaad dat garantiekapitaal in, die leningen en ook uitgestelde betalingen die wij moeten doen voor de concessiefees.

De **voorzitter**: Wij willen ons publiek niet verliezen, maar het is wel belangrijk om een beetje een beeld te krijgen van de kosten.

De heer **Robbe**: Dat was dus over de hele looptijd vanaf 2000.

De **voorzitter**: Oké. Ik kijk even naar de heer Elias. Heeft hij nog aanvullende vragen op dit punt?

De heer **Elias**: Ja, ik heb nog een paar vragen. De eerste gaat over de NMBS. Zou een uitspraak in een rechtszaak tussen NMBS en AnsaldoBreda niet altijd nadelig voor de NS zijn? Als de NMBS zou winnen, zou de NS dat ook hebben kunnen doen en dan had NS onterecht betaald. Als AnsaldoBreda zou winnen, zou het beeld kunnen ontstaan dat de NS ten onrechte van de treinen af wilde en de concessie gewoon had kunnen uitvoeren. In beide gevallen zat het dus niet lekker voor de NS, toch?

De heer **Robbe**: De positie van de NMBS was natuurlijk sowieso anders dan die van ons. Wij hadden een concessie en wij hadden treinen afgenomen, zoals wij al eerder hebben besproken. Zij hadden geen concessieverplichting. Hun situatie was gewoon anders, ook vis-à-vis AnsaldoBreda. Ook hun juridische positie was niet identiek.

De heer **Elias**: Er kan wel vastgesteld worden dat de Belgen er aanmerkelijk gunstiger uitgesprongen zijn dan de NS.

De heer **Robbe**: Ja, maar die zaten in een heel andere situatie.

De heer **Elias**: Ik heb nog een vraag over het kabinetsbesluit van 7 juni, waarover u het eerder had. Alles hing met alles samen.

De heer **Robbe**: Ja.

De heer **Elias**: Voelde u op het moment dat het besluit was genomen dat die deal er gewoon zou komen, niet het comfort dat u de concessie op het hoofdrailnet via het kabinet eigenlijk min of meer binnen had voor de periode 2015-2025?

De heer **Robbe**: Dat was niet 100% zeker. Wij hadden de hoop dat het zo zou uitkomen, omdat wij een goed voorstel voor uiteindelijk ook de reizigers hadden gedaan. Een concessie is echter pas zeker nadat die formeel is gegund en daar moest nog heel veel voor gebeuren.

De heer **Elias**: U voelde zich toch een stuk comfortabeler met het besluit dat de ministerraad die dag nam dan twee weken ervoor, toen er nog niets lag?

De heer **Robbe**: Wij dachten in elk geval dat doorgaan met de V250 heel slecht geweest zou zijn. Daarvan waren wij overtuigd. Dat was de belangrijkste conclusie die wij trokken, dat wij gewoon moesten stoppen en met een alternatief moesten komen. Wij moesten hopen dat dat alternatief acceptabel genoeg was en dat daar dan ook voldoende draagvlak voor was, zodat men uiteindelijk de concessie zou blijven gunnen.

De heer **Elias**: U zei net met grote nadruk: wij rijden veilig of wij rijden niet. U hebt nog een belangrijke rol te spelen bij de NS. Hoe kijkt u er dan op terug dat wij feitelijk hebben moeten vaststellen dat er op die 16 januari onveilig is gereden?

De heer **Robbe**: Die conclusie kan ik niet voor mijn rekening nemen, dat er toen onveilig gereden is.

De heer **Elias**: Wij hebben vastgesteld -- ik wil niet in herhaling vallen, maar in één zin -- dat op de 15de die plaat eraf is gevallen. Getuigen die het kunnen weten zeggen dat dat een gevaarlijke situatie is, dat een plaat

daardoor tussen de wielen kan komen en een trein kan laten ontsporen. Onder die gegevens heeft op 16 januari een Fyra-trein gereden. Dat is dan toch op dat moment onveilig geweest? U bent op de 17de pas op de hoogte gesteld. Daar zijn allerlei vragen over gesteld. Ik vraag u hoe u dat feit beoordeelt, vanuit de kracht waarmee u zegt "wij rijden veilig of wij rijden niet". Dat was op die dag niet het geval.

De heer **Robbe**: Die conclusie neem ik niet voor mijn rekening. U zult met de heer Siebers moeten bespreken welke interventies toen gepleegd zijn.

De heer **Elias**: Geen. Er is een schouw geweest met een trein die op hoge snelheid reed.

De heer **Robbe**: Bent u ervan overtuigd dat er geen interventies door wie dan ook bij NS of HSA gepleegd zijn om zeker te stellen dat die treinen daarna veilig konden rijden?

De heer **Elias**: De heer Siebers heeft hier verklaard dat er de eerste dag op hoge snelheid is gereden, op de 16de, dat die plaat op de 17de gevonden is en dat in de tussentijd die treinen hebben gereden.

De heer **Robbe**: Heeft hij toen geen interventies gepleegd om zeker te stellen dat er veilig gereden zou kunnen worden?

De heer **Elias**: Daar kan ik u op dit moment geen antwoord op geven. Misschien moeten wij die vraag aan hem stellen.

De heer **Robbe**: Ja. Dat lijkt me goed.

De heer **Elias**: Ik laat het hierbij.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij ook de vraag moeten stellen of iemand de Thalys heeft geïnformeerd dat er mogelijk ergens een plaat lag terwijl de Thalys er met 300 km/u aankwam.

De heer **Robbe**: Daar zijn normale procedures voor, waar ProRail en de infrabeheerder bij betrokken zijn. Normaliter -- ik neem aan dat dat ook hier gebeurd is, maar zoals gezegd zouden die feiten dan vastgesteld moeten worden -- stopt de infrabeheerder het rijden van treinen. Hij stelt vast of er platen op de rails liggen, want het kan niet zo zijn dat er wordt gereden terwijl er platen op de rails liggen. Dan wordt er geïntervenieerd en pas daarna worden treinen weer toegelaten op de rails. Dat zijn de normale procedures. Ik ben er persoonlijk van overtuigd dat, omdat die veiligheid zo belangrijk is, niet alleen de NS-mensen, maar ook de infrabeheerders op dat moment dat soort interventies gepleegd hebben. Het kan namelijk niet zo zijn dat wij niet veilig rijden.

De **voorzitter**: Dat snap ik. Wij stellen die vragen aan iedereen en iedereen zegt dan: wij gaan ervan uit, wij gaan ervan uit, wij gaan ervan uit, wij gaan ervan uit. Het feit dat wij die vragen stellen, geeft ook aan dat wij uit de documentatie -- wij hebben veel gekregen, ook over dit punt -- niet kunnen opmaken dat er een interventie is geweest waardoor niet de volgende dag meteen is gestart met die volle snelheid van zowel de Fyra als de Thalys. Dat is de reden waarom wij die vraag steeds stellen.

De heer **Robbe**: Ik snap die vraag.

De **voorzitter**: In de complexiteit zullen wij er absoluut voor zorgen dat wij dat antwoord uiteindelijk krijgen.

Ik heb nog één antwoord van u nodig, namelijk op de slotvraag: hebt u in de periode dat u werkzaam bent op dit project -- ik focus me even op het project voor de V250 -- signalen van onregelmatigheden, fraude en dergelijke gekregen?

De heer **Robbe**: Nee.

De **voorzitter**: Helemaal niet?

De heer **Robbe**: Nee.

De **voorzitter**: Ik dank u voor dit verhoor.

Sluiting: 11.42 uur