

**Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 12 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.**

Gehoord wordt: mevrouw Mansveld (staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu), die wordt bijgestaan door de heer De Beij.

Aanvang: 12.00 uur

**Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg**

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

In handen van de voorzitter legt mevrouw Mansveld de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Mansveld. U bent nu tweeënhalf jaar staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, sinds 5 november 2012. U hebt het spoordossier in uw portefeuille. In dit verhoor gaan wij u een aantal vragen stellen over het starten met de commerciële dienst van de Fyra en over de samenwerking met de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS. Wij spreken over het uit de dienst nemen van de Fyra, over het niet-handhaven van de concessie, van de gemaakte afspraken, en over het alternatieve vervoer voor de Fyra. Wij bespreken dus een aantal onderwerpen met u, als, vooralsnog, laatste in de reeks verhoren die wij als enquêtecommissie hebben gehouden.

Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Mevrouw Mansveld, u neemt op 5 november 2012 het dossier over van uw voorganger, mevrouw Schultz van Haegen, de minister. Met welk beeld begon u aan dit dossier? Had u direct door dat het ingewikkeld zou worden?

Mevrouw **Mansveld**: Het beeld toen was dat er nog een samenwerkingsovereenkomst tot stand moest worden gebracht om ervoor te zorgen dat de treinen op 9 december konden gaan rijden.

Mevrouw **Vos**: Was dat het enige dat u meekreeg van uw voorganger?

Mevrouw **Mansveld**: Ja. Zij overwoog een bindendadviesaanvraag, vertelde zij kort. Aan mij de opdracht om te bekijken of wij op 9 december daadwerkelijk de dienstregeling konden gaan rijden met een samenwerkingsovereenkomst.

Mevrouw **Vos**: Dan hebt u het over een samenwerkingsovereenkomst met België, met de Belgische spoorwegen.

Mevrouw **Mansveld**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Dat was eigenlijk het enige dat u meekreeg, dat er nog snel een overeenkomst getekend moest worden.

Mevrouw **Mansveld**: Nou niet zo, dat het nog snel moest. De status was dat er op dat moment geen overeenkomst was. Er lag een vraag van mijn voorganger, een bindendadviesaanvraag. Zo ben ik erin gegaan.

Mevrouw **Vos**: Ja. Dat moest snel geregeld worden, want men wou begin december gaan rijden en er waren nog steeds geen sluitende afspraken met de Belgen over de verbinding met Den Haag en Breda. Als die er niet zou komen, zou die Fyra op 9 december niet kunnen rijden naar Brussel. Dat was al bekend. Onze vraag is hoe het kan dat elf jaar na ondertekening van de concessieovereenkomst in 2001 en ruim vijfentwintig jaar nadat de Fyra eigenlijk had moeten rijden volgens de afspraken, er nog steeds geen overeenstemming is met de Belgische spoorwegen over deze belangrijke lijn.

Mevrouw **Mansveld**: Die vraag heb ik mij niet gesteld. Ik heb mij de vraag gesteld hoe wij verder moesten en wat wij konden doen om tot een oplossing te komen.

Mevrouw **Vos**: U hebt zich de vraag toen niet gesteld. Hebt u zich die vraag later in uw periode als bewindspersoon wel gesteld?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, dat heb ik ook niet gedaan. Het is een bijzondere situatie waarin ik me hier begeef. Ik ben immers ook verantwoordelijk staatssecretaris en zal op uw bevindingen, uw waarheidsvinding en uw rapport, ook de kabinetsreactie geven. Ik vind het vanuit die rol niet juist om hier beschouwingen te geven over eerdere delen van het dossier, over de manier waarop dingen al dan niet tot stand zijn gekomen. Bovendien ken ik ook niet de details en de omstandigheden van de besluiten die in het verleden zijn genomen. Ik heb mij gericht op het onderzoeken van de vraag of een samenwerkingsovereenkomst mogelijk was.

Mevrouw **Vos**: Dat is helder. U hebt zich ook niet willen informeren over wat er in die voorgaande jaren al dan niet gebeurd is, waardoor u dit alsnog moest doen?

Mevrouw **Mansveld**: Wat relevant was voor de samenwerkingsovereenkomst, was nodig om te weten. Wij zijn er in die weken -- het ging om een zeer korte tijd -- vol voor gegaan om te bezien of het nog tot een samenwerkingsovereenkomst kon komen. En dat is gelukt.

Mevrouw **Vos**: Een belangrijke kwestie die moest worden opgelost, is de verbinding tussen Den Haag, Breda en Brussel waarlangs die infrastructuur loopt. Het is een heel lang slepend probleem, dat teruggaat tot de kern, namelijk dat de Staat die verbindingen in 2001 wel heeft gecontracteerd met HSA, maar niet met de Belgische spoorwegen. Ik neem aan dat die informatie u wel bereikte toen u over deze verbinding sprak. Hoe wordt dan dit probleem in 2012 uiteindelijk opgelost, dus het probleem dat die

verbinding alleen met HSA gecontracteerd was en niet met de Belgische spoorwegen?

Mevrouw **Mansveld**: Wij kwamen tot een overeenkomst om Den Haag-Brussel te rijden. Niet met een rechtstreekse verbinding, maar met een cross-over, zoals dat heet: een rechtstreekse overstap op een perron in Rotterdam. Wat ook belangrijk was, was dat de verbinding Breda-Antwerpen tot stand zou komen. Daarover lag ook een motie in de Kamer, met een verzoek om te bekijken of het zou lukken om die tot stand te brengen. Dat is beide gelukt. Ik heb voor 9 december een samenwerkingsovereenkomst met de Belgen kunnen tekenen.

Mevrouw **Vos**: Wat is er nog meer geregeld in die samenwerkingsovereenkomst, het zogeheten "avenant"?

Mevrouw **Mansveld**: Dit zijn de twee dingen die ik mij op dit moment voor de geest kan halen.

Mevrouw **Vos**: Klopt het dat de Staat er 2,5 miljoen bij heeft gelegd voor die verbinding?

Mevrouw **Mansveld**: Dat klopt. Dat is 2,5 miljoen uit het budget grensoverschrijdend spoor; maximaal, indien aan de orde. Het was niet op voorhand het bedrag. Het was indien aan de orde maximaal beschikbaar vanuit het budget van de Staat.

Mevrouw **Vos**: Wij zullen toch terug moeten naar 2001, naar die concessieovereenkomst. Ik neem aan dat u dat ook hebt gedaan. De verbinding Breda-Brussel-Den Haag, of Breda-Brussel en Den Haag-Brussel, wordt dus vervangen door Breda-Antwerpen. Dat is toch echt wat anders dan de verbindingen die in 2001 in die concessieovereenkomst zijn opgenomen. Die afspraken zijn dus niet gerealiseerd. De afspraken die de Nederlandse en de Belgische Staat samen hebben gemaakt, zijn ook niet gerealiseerd.

Heeft de Nederlandse Staat met die oplossing eigenlijk de wensen die de Staat in 2001 en 2005 had met die verbindingen niet opgegeven?

Mevrouw **Mansveld**: Zo zie ik dat niet. Het was voor mij zaak om te kijken of er een aanbod, een samenwerkingsovereenkomst, kon komen, in plaats van een bindend advies. Ik denk dat het in het belang van de reiziger goed was om er samen uit te komen. Dat is mij ook gelukt. Ik had natuurlijk de vraag liggen, ook in een motie. Dat was voor mij een grote stimulans. Ik vond het belangrijk dat uiteindelijk de reiziger werd gediend. Wat dan in 2001 is afgesproken, met alle respect ... Het was voor mij belangrijk om ervoor te zorgen dat wij eruit zouden komen, want uiteindelijk wil je gewoon dat een trein gaat rijden.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat u de afspraken die in 2001 in de concessieovereenkomst zijn gemaakt, niet als kader of als toetsingskader hebt gebruikt om de huidige afspraken te beoordelen.

Mevrouw **Mansveld**: Voor mij was het belangrijk om de punten die er lagen op te lossen, en die heb ik opgelost.

Mevrouw **Vos**: U moest roeien met de riemen die u had?

Mevrouw **Mansveld**: Je treft een situatie aan. Het belang was een trein voor de reiziger, ervoor zorgen dat het reisaanbod er daadwerkelijk zou zijn en dat men zou gaan rijden. Dat is gelukt.

Mevrouw **Vos**: In 2005 heeft minister Peijs, een van uw voorgangers, afgesproken dat ze in ruil voor medewerking aan de verbinding Den Haag-Breda-Brussel, waar wij het net over hadden, de claim als gevolg van langere rijtijden in België zou laten varen. Dat was ook een dossier. De Belgen hadden destijds verkeerde rijtijden opgegeven, waardoor HSA uiteindelijk niet binnen de afgesproken 93 minuten kon rijden. Daar zou HSA voor gecompenseerd worden. Er lag een claim bij België. De afspraak die mevrouw Peijs toen heeft gemaakt is: die claim laten wij varen als u

meewerkt aan deze verbinding. Dat had zij dus binnengesleept. HSA heeft voor die langere rijtijden een claim van 13 miljoen euro per jaar bij de Staat ingediend, die men als korting zou krijgen op de concessievergoeding. Die verbinding komt er echter niet, die afspraak met België wordt niet nagekomen. Hebt u overwogen om die rijtjedenclaim alsnog bij België in te dienen?

Mevrouw **Mansveld**: Het bedrag komt mij niet bekend voor en het antwoord is: nee. Ik heb echt gekeken naar de problemen die er lagen en die heb ik opgelost om ervoor te zorgen dat er 9 december een dienst kon gaan rijden.

Mevrouw **Vos**: Helder. Dat betekent dus dat de Staat HSA in 2008 wel voor die langere rijtijden heeft gecompenseerd, dus een korting op de concessievergoeding heeft gegeven, en dat de Nederlandse Staat de facto de rekening heeft betaald voor een probleem dat in België is veroorzaakt.

Mevrouw **Mansveld**: U beschrijft een aantal delen uit het verleden en afspraken die zijn gemaakt, of die opnieuw zijn gemaakt, in diverse formuleringen. Ik ben op 5 november gekomen. Toen was de situatie zoals die was. Die heb ik opgelost, naar beste kunnen, om ervoor te zorgen dat er een treindienst ging rijden. Dat was de intentie voor 9 december en zo is de samenwerkingsovereenkomst uiteindelijk ook tot stand gekomen.

Mevrouw **Vos**: Dat hebt u gezegd. Over de vraag of daarmee niet allerlei afspraken uit het verleden, die ook financiële consequenties hadden, eigenlijk niet zijn nagekomen, wilt u of hoeft u niet na te denken, zegt u?

Mevrouw **Mansveld**: Bij het zoeken naar een oplossing op dat moment, was voor mij een aantal punten ondergeschikt. Voor mij was het belangrijk om de motie van de Kamer uit te kunnen voeren en om ervoor te zorgen dat er een verbinding Den Haag-Antwerpen-Brussel kwam. Die is er gekomen, zoals ik al zei, met een overstap op de meeste luxe manier, mogelijk op hetzelfde perron. Dat heb ik gerealiseerd.

Mevrouw **Vos**: Uw voorganger -- u had het er net al over -- liet de Tweede Kamer in oktober 2012 in een brief weten dat zij een juridische procedure tegen de Belgische Staat overwoog, juist om die eerdere afspraken wel af te dwingen. Hebt u dat nog overwogen?

Mevrouw **Mansveld**: Nee. Ik heb dat niet overwogen toen bleek dat er een opening was om tot een uitkomst te komen.

Mevrouw **Vos**: Ook niet. In diezelfde brief schrijft minister Schultz op 30 oktober dat de NS, als de Fyra niet rijdt omdat er geen samenwerkingsovereenkomst met de Belgische Staat is, alleen de intercitty tussen Roosendaal en Brussel kan laten rijden, dat korte stukje. Met andere woorden: zonder Fyra zou er, behalve de Thalys, helemaal geen vervoer meer zijn tussen Nederland en België, tussen Amsterdam, Rotterdam en Brussel dus. Heeft die brief, die constatering van mevrouw Schultz, uw onderhandelingen met de Belgen nog beïnvloed?

Mevrouw **Mansveld**: Niet dat ik weet.

Mevrouw **Vos**: Waarom weet u dat niet?

Mevrouw **Mansveld**: Omdat ik echt ben gegaan voor de oplossing, voor het komen tot een samenwerkingsovereenkomst. Ik denk dat in een juridische situatie terechtkomen het dossier niet had geholpen en in elk geval niet had opgeleverd wat het had moeten opleveren voor de reiziger, namelijk een treindienst die ging rijden.

Mevrouw **Vos**: Dus u wist niets van die claim die er nog lag op de Belgen en u hebt zich ook niet meer druk gemaakt over eerdere afspraken?

Mevrouw **Mansveld**: Het was natuurlijk wel duidelijk dat er een aantal zaken lagen. De situatie was als volgt. Óf er zou een bindendadviesaanvraag komen, richting een juridische procedure, óf wij zouden een poging doen om eruit te komen. Ik denk dat het belangrijk is dat wij een poging hebben

gedaan om eruit te komen. Dat is gelukt en dat vind ik belangrijk. Dat betekende uiteindelijk dat Breda-Antwerpen tot stand is gekomen en dat Den Haag-Antwerpen-Brussel tot stand is gekomen.

Mevrouw **Vos**: Even voor ons begrip: hebt u die onderhandelingen met de Belgen destijds zelf gedaan?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, de onderhandelingen zijn ambtelijk gevoerd.

Mevrouw **Vos**: Door welke ambtenaren?

Mevrouw **Mansveld**: De heer Fukken, de directeur Openbaar Vervoer en Spoor van mijn ministerie.

Mevrouw **Vos**: U zegt een aantal keren dat u gewoon probeerde om een oplossing te vinden voor de bestaande situatie. De heer Descheemaecker heeft die situatie eigenlijk wel zo'n beetje beschreven, vanuit zijn perspectief. Hij zei dat hij door de situatie die mede door de NS was gecreëerd, namelijk door geen extra rijpaden beschikbaar te houden en alles in te zetten op de Fyra, in een zetel zat. Dat is een mooie uitdrukking voor het hebben van een heel riante positie. Er moest gewoon een samenwerkingsovereenkomst komen. Hij zei dat u eigenlijk geen manoeuvreerruimte had. Daardoor kon hij ervoor zorgen dat al zijn wensen werden ingewilligd, te weten: die rijtjedenclaim van tafel en de verbinding die de Belgen eigenlijk niet wilden, namelijk die tussen Amsterdam, Den Haag en Brussel, van tafel. Stond u nu eigenlijk met uw rug tegen de muur?

Mevrouw **Mansveld**: Zo heb ik dat niet ervaren. Wij hebben onderhandelingen gevoerd en zijn uiteindelijk samen tot een oplossing gekomen, namelijk Breda-Antwerpen en een rechtstreekse verbinding tussen Den Haag en België. Ik heb dat dus niet zo ervaren.

Mevrouw **Vos**: Nee, maar misschien uw ambtenaren wel. U zat daar immers niet. Had u eigenlijk nog andere manoeuvreerruimte?



Mevrouw **Mansveld**: Er lagen niet zo veel op te lossen punten voor de samenwerkingsovereenkomst en de punten die er lagen, hebben wij opgelost.

Mevrouw **Vos**: Ja, maar u hebt ook wel heel veel veren moeten laten.

Mevrouw **Mansveld**: Dit dossier loopt al lange tijd, laat ik het zo formuleren. Als je zo'n dossier overneemt, is het volgens mij belangrijk dat je bekijkt welke punten er op dat moment moeten worden opgelost en dat je je daar ook op richt. Ik weet niet of je aan kracht wint en je uiteindelijk je doel bereikt als het hele dossier, terugwerkend tot 2001, daarin meespeelt. Ik ben gegaan voor de oplossing en dat is gelukt.

Mevrouw **Vos**: Die oplossing moest heel snel na uw aantreden gevonden worden, met, als de heer Descheemaecker gelijk had, heel weinig manoeuvreerruimte aan Nederlandse zijde. Bent u bij uw aantreden opgezadeld met een probleem dat uw voorgangers eigenlijk onvoldoende hebben geregeld?

Mevrouw **Mansveld**: Zo zie ik dat niet. Je komt in functie. Dat gaat letterlijk van het ene op het andere moment. Op dat moment deal je met wat je aantreft. Dat geldt voor mijn hele portefeuille. Dat betekent wat mij betreft dat je je schouders eronder zet om een oplossing te bereiken voor het beoogde doel, namelijk ervoor zorgen dat er een treindienst gaat rijden naar België om daadwerkelijk de belofte aan de reiziger in te kunnen lossen.

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

De **voorzitter**: Ik zit goed te luisteren en het lijkt een beetje of-of: of je kunt niet tot een goede oplossing komen als je er niet zelf bij betrokken bent, zoals al uw voorgangers hebben gedaan, of je gaat er toch met de gedachte naartoe om te kijken wat er allemaal eerder is afgesproken. Wij willen natuurlijk graag dat kabinetsleden oplossingen tot stand brengen, natuurlijk.

Maar dat wil toch niet zeggen dat daarmee niet ook kan worden gekeken naar wat er in het verleden is afgesproken? Nu is het zo dat in eerste instantie nog wordt gekeken of wij 300 miljoen kunnen terugkrijgen van België omdat men een rekenfout heeft gemaakt. In plaats van dat wij überhaupt de vraag stellen of wij dat geld terug kunnen krijgen, wordt betaald om uiteindelijk toch te kunnen rijden. Vervolgens wordt België ook nog betaald om later dat rijden mogelijk te maken. Het is toch bijzonder dat u zegt dat u wel een oplossing wilde, maar dat u niet eens wilde weten welke veren er zijn gelaten? Het lijkt een beetje of-of.

Mevrouw **Mansveld**: Zo heb ik dat niet geformuleerd. Het verleden is natuurlijk wel degelijk relevant. Je treft de situatie echter aan zoals je die aantreft. De situatie was dat mijn voorganger overwoog -- dat had zij ook met de Kamer gecommuniceerd -- om een bindendadviesprocedure te starten. Ik heb een poging gedaan om dat te voorkomen en om daadwerkelijk de trein te laten rijden. Daar ben ik voor gegaan. Zeker niet met disrespect voor het verleden, maar ik heb in die tijd niet gekeken waar in het verleden juist of niet juist is gehandeld of hoe je daar ook naar wilt kijken. Nee, de keuze was: of een bindend advies aanvragen op een aantal punten of nog een poging doen om er samen uit te komen. Die poging heb ik gedaan, met in de rug een motie van de Tweede Kamer die inmiddels, overigens al voor mijn tijd, was ingediend. Dat is de stap naar voren die ik heb gezet.

De **voorzitter**: Ja, dat legt u uit. Op de vraag van mevrouw Vos of u bijvoorbeeld wist dat er zo'n claim lag van een paar honderd miljoen, zei u eigenlijk dat u zich dat niet realiseerde. Als wij dan kijken wat het vervolgens kost, lijkt het wel alsof u het uit handen geeft aan ambtenaren om het op te lossen, zonder eigenlijk te beseffen welke financiële consequenties het eerder had gehad. Dat wil niet zeggen dat je daarmee niet tot een oplossing kunt komen. Het lijkt echter zo zonder echt het besef van wat er daarvoor was gebeurd en zonder dat echt een goede poging is gewaagd. Dan snap ik wel waarom Descheemaecker hier glimlachend zit uit te leggen dat hij deze stoel waarschijnlijk al comfortabel vindt, maar dat hij toen zelfs een zetel had.

Mevrouw **Mansveld**: Ja, dat zijn uw woorden en de woorden van Descheemaecker. Ik denk dat wij met een goed bewustzijn van het verleden een ultieme poging hebben gedaan om de trein te laten rijden. Wij zijn tot overeenstemming gekomen met de Belgen en de trein is ook gaan rijden.

De **voorzitter**: U zegt "met het bewustzijn". U zei net -- dat herhaal ik dan toch -- dat u niet eens wist dat de rijtijdenclaim van 300 miljoen eigenlijk was losgelaten, dat de afspraak was dat die wel weer terug zou komen als het allemaal niet tot stand zou zijn gebracht op de manier waarop het toen bedacht was. Dat gebeurt niet en vervolgens wordt er weer extra geld aan België gegeven en is HSA vervolgens ook nog gecompenseerd. Dat hele financiële aspect had u totaal niet op uw netvlies.

Mevrouw **Mansveld**: Mij was wel bekend dat er een rijtijdenclaim was en dat daar verschillende stappen in gezet waren, maar ik wilde eruit komen op dat moment.

De **voorzitter**: Maar net zei u dat u dat niet wist, maar u wist het dus wel?

Mevrouw **Mansveld**: Ik weet niet of ik letterlijk heb gezegd dat ik het niet wist. Ik was me er heel bewust van, maar heb dat niet meegenomen. Excuses als ik daar onduidelijkheid over heb gecreëerd.

De **voorzitter**: Oké. Dat maakte dat het leek alsof het of-of was, alsof je niet tot een oplossing kunt komen als je het verleden ook op je netvlies hebt. Maar dat had u dus wel.

Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Mansveld, u had concessieafspraken gemaakt met HSA over de uitval van treinen, een punctualiteitsdoelstelling van 95%. Hebben u voor de start op 9 december 2012, dus voor de start van de dienst Amsterdam-Brussel, signalen bereikt over zorgen met betrekking tot de betrouwbaarheid van de trein, van de Fyra?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, die hebben mij niet bereikt.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw departement ontving twee weken van tevoren, op 26 november, een brief van ProRail en de vervoerder waarin stond dat de exploitatie en de betrouwbaarheid van de dienst en de trein in hoge mate onzeker waren. Die documentatie is ook gedeeld met de Stuurgroep HSL, waar ook een hoge ambtenaar van u in zat. Hoe kan het dan dat zo'n belangrijk signaal u niet heeft bereikt?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb begrepen dat de informatie wel naar de stuurgroep is gestuurd en dat die in de stuurgroep ook is besproken. Als een trein op de rails wordt gezet, is dat uiteindelijk een verantwoordelijkheid van de vervoerder. Als ik terugkijk, kan ik me voorstellen dat stukken die ter informatie naar zo'n stuurgroep worden gestuurd daar worden geagendeerd. Die geluiden hebben mij echter niet bereikt. Uiteindelijk is het -- dat herhaal ik nadrukkelijk -- een verantwoordelijkheid van de vervoerder om de trein op de rails te zetten. Dat is gebeurd op 9 december.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap dat u zegt dat er een taakverdeling is, dus wie wat doet. Een hoge ambtenaar van uw departement zit in een stuurgroep en krijgt een signaal dat in hoge mate onzeker is of er wel een betrouwbare dienst gerealiseerd kan worden. Waarom is dat signaal dan niet aan u overgebracht? U hebt toch ook baat bij een betrouwbare dienst?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, maar ik ben een concessieverlener. Een betrouwbare dienst is natuurlijk een zaak van de vervoerder. Die heeft de trein daadwerkelijk op 9 december op de rails gezet met de intentie om de dienst te gaan rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus hier, ook tijdens dit verhoor, dat u het ook niet nodig vindt dat u dat signaal had gekregen van uw hoge ambtenaar?

Mevrouw **Mansveld**: Terugkijkend heb ik daar natuurlijk wel over nagedacht. Als er diverse informatie is -- u noemt nu één zaak, maar er was meer

informatie -- is de vraag waar die terechtkomt en wie de verantwoordelijkheid heeft om daarin een stap te zetten. Inmiddels ben ik overgegaan tot het instellen van een stuurgroep-plus. Dat heb ik ook gecommuniceerd met de Kamer. Ik vind het namelijk wel belangrijk dat er integraal gekeken wordt naar de manier waarop zo'n dienst start en welke stappen daarin worden gezet. Dat betekent dat in de stuurgroep-plus in elk geval van alle organisaties een directeur aanwezig is en dat er een "go/no go"-moment is. Ieder zit daar met zijn eigen verantwoordelijkheid, want het is natuurlijk niet goed als mensen in elkaars verantwoordelijkheid treden. Er moet echter in de toekomst wel worden geborgd dat als er een ander vervoersproduct is -- laat ik het zo algemeen noemen -- de stuurgroep-plus daarnaar kijkt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom daar straks nog wel op terug. Ik heb daar een paar vragen over.

Mevrouw **Mansveld**: ... opdat dat op een hoger niveau wordt geborgd. Dat is natuurlijk voortgekomen uit het advies van Horvat naar aanleiding van de wijze waarop is gehandeld. Ik denk dat je dat soort stappen wel moet zetten.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag aan u was of u vindt dat die informatie, de zorgen over de betrouwbaarheid van de dienst, in elk geval, wellicht naderhand, met u gedeeld had moeten worden.

Mevrouw **Mansveld**: Nog steeds is het antwoord voor mij: nee. De vraag is waar je uiteindelijk als bewindspersoon over geïnformeerd moet worden. Ik denk dat deze informatie met name relevant was voor de vervoerder, die natuurlijk als concessiehouder verantwoordelijk is voor de trein op de rails en voor de veiligheid en de betrouwbaarheid daarvan.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat u in uw rol als concessieverlener niet van tevoren signalen hoeft te krijgen als met zekerheid gezegd kan worden dat de verwachting is dat de dienst onbetrouwbaar is. U zegt dat die informatie u niet hoeft te bereiken. U zegt echter wel dat u een soort oplossing hebt gevonden, een stuurgroep-plus, waarin men met elkaar een

"go/no go"-moment vindt. Dat lijkt wat tegenstrijdig. Zo'n ambtenaar zit er immers ook namens u.

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb gezegd "vanuit ieders verantwoordelijkheid". Dat is natuurlijk een heel belangrijke toevoeging. Een ambtenaar van mij kan natuurlijk niet in de verantwoordelijkheid van de vervoerder treden. Het is belangrijk dat op directieniveau gezamenlijk wordt gekeken -- ook naar aanleiding van het advies van Horvat, die dat volgens mij heel terecht aangeeft -- naar een "go/no go", maar ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er wordt wel gezamenlijk een besluit genomen, "go" of "no go". Daar is uw ambtenaar dan dus ook bij betrokken.

Mevrouw **Mansveld**: Daar zou een directeur van mij dan ook bij betrokken zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat betekent dan dat er toch wel een verandering is, mevrouw Mansveld? U zegt: in feite hoeft de informatie mij niet te bereiken. Er komt echter een directeur, een ambtenaar, van uw departement in die stuurgroep-plus, waarin ook andere belangrijke partijen zitten -- HSA bestaat niet meer, maar in elk geval zitten ProRail en een aantal anderen erin -- en gemeenschappelijk komt men tot een "go/no go".

Mevrouw **Mansveld**: Ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Dat betekent dat de vervoerder verantwoordelijk is voor het op de rails zetten van de trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat betekent wel dat er van tevoren ook wordt gekeken of die dienst betrouwbaar is.

Mevrouw **Mansveld**: Door de vervoerder.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ook met uw ambtenaar erbij, want die zit in die stuurgroep-plus.

Mevrouw **Mansveld**: Ja, dat klopt. Die kijkt dan mee vanuit de verantwoordelijkheid van het ministerie, die op dat moment de concessieverlenersrol heeft.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is een verschil met hoe het bij de Fyra ging. Toen was er ook een stuurgroep, waar ook een ambtenaar in zat. Die kreeg ook signalen, maar die was niet betrokken bij een gemeenschappelijk "go/no go".

Mevrouw **Mansveld**: In de stuurgroep waren ook "go/no go"-momenten waarop gezamenlijk beslissingen werden genomen, maar niet op een directieniveau waarop integraal wordt gekeken. Daarom vond ik het belangrijk dat dat toegevoegd zou worden. Ik heb net al opgemerkt dat als iets ter informatie wordt meegestuurd, het wel belangrijk is dat dat wordt geagendeerd en daadwerkelijk wordt besproken.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, maar dat is dus wel een verandering ten opzichte van hoe het bij de Fyra ging. Toen was er ook een stuurgroep. Daar zat ook een ambtenaar in. U zegt dat er nu wel een wijziging is, dat er een stuurgroep-plus is waarin men met elkaar besluit tot een "go" of "no go". Daar zit ook een ambtenaar van u in. Er wordt dus van tevoren gekeken of kan worden gekomen tot een betrouwbare dienst.

Mevrouw **Mansveld**: Ja, ieder vanuit ... Ik herhaal het weer. Ik hamer erop dat het belangrijk is dat een vervoerder uiteindelijk zijn verantwoordelijkheid neemt als concessiehouder om de trein op de rails te zetten.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er is wel een verschil ten opzichte van de werkwijze bij de Fyra.

Mevrouw **Mansveld**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Vlak na de start van de Fyra, namelijk op 13 december 2012, spreekt u in een algemeen overleg met de Kamer. De Kamer is ontevreden over de prestaties van de Fyra en dat bent u zelf ook. U zegt dan letterlijk: niemand verwachtte dit. Waar baseerde u die uitspraak op?

Mevrouw **Mansveld**: Op de veronderstelling, de verwachting, die iedereen had dat de Fyra daadwerkelijk direct zou presteren zoals gewenst. Ik sprak uitsluitend teleurgestelde mensen, omdat dat niet was gelukt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was gebaseerd op een veronderstelling, dus dat hebt u verder niet gecheckt.

Mevrouw **Mansveld**: Hoe bedoelt u?

Mevrouw **Bergkamp**: U zei dat de uitspraak dat niemand dit verwachtte, was gebaseerd op een veronderstelling. Mijn vraag aan u is of u dat dan niet hebt gecheckt. Hebt u gekeken naar feiten, in plaats van alleen naar een veronderstelling?

Mevrouw **Mansveld**: Natuurlijk hoor je van de concessiehouder, de Nederlandse Spoorwegen in dit geval, hoe het staat met de punctualiteit van de treinen. Daar moeten natuurlijk rapportages over gemaakt worden. Dan blijkt dat die tegenvalt en dat niemand dat had verwacht. De betrokkenen hadden allen de verwachting dat er beter gepresteerd zou worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga hierop toch doorvragen. U zegt dat niemand dit verwachtte. Er waren ingebruiknameadviezen geweest en ook nog een brief op 26 november. In die brief stond duidelijk dat de doelstellingen uit de concessie niet konden worden gehaald. Er werd gesproken over een hogere uitval ten opzichte van de concessie en over punctualiteitsproblemen. ProRail en HSA hebben dat advies gemaakt en ook gedeeld met de Stuurgroep HSL, waar ook uw ambtenaar in zat. De uitspraak dat niemand dit verwachtte, staat dus een beetje haaks op de feiten, die gedeeld zijn en



die bekend waren bij een ambtenaar van u. "Niemand verwachtte dit" klopt dus eerlijk gezegd niet met de feiten.

Mevrouw **Mansveld**: Ja, maar dat was wel de constatering van dat moment.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik stel mijn vraag nog een keer. U zegt dat het een veronderstelling was. Hebt u zelf gecheckt of die ook gebaseerd was op feiten? Het is nogal wat als je de Kamer informeert en zegt "niemand verwachtte dit". Dan informeer je ook een Kamer op een bepaalde manier, waardoor het lijkt alsof dit echt helemaal uit de lucht komt vallen.

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb dat niet persoonlijk gecheckt. Zo krijgen wij als departement de informatie. Het was voor de betrokkenen een teleurstelling.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat laatste weten wij. Als een trein niet rijdt, zijn veel mensen teleurgesteld. Het gaat me even om de informatievoorziening van u als bewindspersoon aan de Kamer. U informeert de Kamer met de uitspraak "niemand verwachtte dit". Laten wij echter kijken naar de feiten. Er waren meerdere rapportages. Ik had het net over het advies van 26 november. Daar staat klip-en-klaar in dat er grote twijfels zijn over een betrouwbare dienst en dat in elk geval de doelstellingen vanuit de concessie sowieso niet kunnen worden gehaald. Ik herhaal dus mijn vraag aan u: is dan de uitspraak "niemand verwachtte dit" wellicht een verkeerde manier geweest om de Kamer te informeren? U hebt zelf immers ook niet vastgesteld of die was gebaseerd op feiten.

Mevrouw **Mansveld**: Nee, maar er zijn wel meer dingen die ik niet persoonlijk vaststel. De teleurstelling bij de betrokkenen over de prestatie was er en op die constatering is mijn uitspraak gebaseerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Op de teleurstelling van mensen?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, op de teleurstelling van de betrokkenen. Dat is dan met name de concessiehouder.

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik u de informatie van 26 november voorhoud -- die hebt u zelf waarschijnlijk ook gelezen -- vindt u dan achteraf niet dat met "niemand verwachtte dit" een bepaald beeld is gecreëerd voor de Kamer? Er was een advies van toch een aantal belangrijke partijen, van ProRail en HSA, dat ook uw ambtenaar heeft gekregen. Uw uitspraak heeft toch wel een bepaald beeld gecreëerd in de Kamer, niet gebaseerd op feiten.

Mevrouw **Mansveld**: De verwachting op 9 december was dat de trein daadwerkelijk de dienstregeling kon gaan rijden. Dat dat een aantal dagen later een teleurstelling bleek, is mijn constatering.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat de verwachting was dat de trein zou gaan rijden. Dat klopt. Dat hebben wij ook in de stukken gezien. Er waren echter grote twijfels over de betrouwbaarheid van de trein en van de dienst. Wij hebben ook gesproken met de heer Oosthoek van ProRail die zei dat het of geen dienst was of een onbetrouwbare dienst. Uw informatie aan de Kamer dat niemand dit verwachtte, is dan misschien toch wel stellig, wetende dat er een aantal belangrijke partijen waren met andere informatie, waaronder uw eigen ambtenaar.

Mevrouw **Mansveld**: Zoals ik al zei, was er sprake van teleurstelling. Betrokkenen hebben daar teleurgesteld op gereageerd, voordat ik die brief stuurde. Het viel tegen. Gelukkig werd het daarna beter.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt de uitspraak "niemand verwachtte dit", die u in de Kamer hebt gedaan, dus nog steeds een feitelijk ware uitspraak?

Mevrouw **Mansveld**: Ja. Op dat moment was het, los van de informatie van daarvoor die u aanhaalt, een teleurstelling voor partijen dat de trein zo presteerde. Blijkbaar waren er dus hogere verwachtingen, in elk geval toen de trein op 9 december de rails opging.

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

De **voorzitter**: Ik vind het punt dat hier aangesneden wordt wel heel belangrijk. U zegt tegen de Kamer "niemand verwachtte dit", terwijl op uw ministerie verwachtingen waren neergelegd die precies tegenovergesteld waren. Hoe kunt u dan zeggen dat u de Kamer goed hebt geïnformeerd?

Mevrouw **Mansveld**: Zoals ik al zei, is de trein op 9 december de rails opgegaan met het idee om de dienstregeling te gaan rijden. De teleurstelling een aantal dagen later was dat het niet ging zoals werd verwacht toen de trein de rails opging op 9 december.

De **voorzitter**: De Kamer is op dat moment met u in gesprek omdat zij ontevreden is over de prestaties van de Fyra. Veel treinen zijn vertraagd en uitgevallen. Dat was precies wat er was verwacht, precies wat in de ingebruiknameadviezen stond, precies wat in de brief aan het ministerie was geschreven en precies wat was gedeeld met de stuurgroep en dan zegt u: niemand verwachtte dit.

Mevrouw **Mansveld**: De trein is op 9 december op de rails gezet door de vervoerder, de concessiehouder, met de intentie om te gaan rijden. Dat dat na een paar dagen tegenviel, was een teleurstelling voor alle betrokkenen. Dat zijn de feiten zoals ik die heb. Het feit dat de trein op 9 december op de rails is gezet, betekent dat de concessiehouder ook veronderstelde dat de trein veilig en betrouwbaar zou kunnen rijden.

De **voorzitter**: Vroeg de Kamer aan u "bent u teleurgesteld en zijn de mensen teleurgesteld"?

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan me niet meer herinneren of de Kamer dat heeft gevraagd. Mocht de Kamer dat gevraagd hebben, dan weet ik zeker dat ik mijn teleurstelling heb uitgesproken en heb gezegd hoe erg ik dat vond voor de reiziger.

De **voorzitter**: Dat is namelijk het antwoord dat u nu geeft, dat iedereen teleurgesteld was. Dat is echter niet het antwoord op de vraag van de Kamer. De vraag van de Kamer hebt u beantwoord met "niemand verwachtte dat", terwijl iedereen het verwachtte.

Mevrouw **Mansveld**: De betrokkenen waren teleurgesteld. De concessiehouder had op 9 december natuurlijk de veronderstelling dat de trein kon gaan rijden. Anders zou de trein, naar ik aanneem, door de concessiehouder niet op de rails zijn gezet. De concessiehouder, de Nederlandse Spoorwegen, heeft de trein op de rails gezet. Daarom was het een paar dagen later voor betrokkenen dus een teleurstelling.

De **voorzitter**: Is uw rol bij de concessie louter achteraf corrigeren wanneer zaken niet goed zijn gegaan?

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat de concessie zoals die op dat moment was, minder mogelijkheden bood om te handelen ten opzichte van de concessiehouder. Inmiddels hebben wij een andere concessie. Wij hebben zowel met ProRail als met de Nederlandse Spoorwegen nieuwe concessies afgesloten, waarin ik meer sturingsmogelijkheden heb. De concessies zijn ook beter op elkaar afgestemd. De concessie van toen is feitelijk anders dan de concessie zoals die nu is.

De **voorzitter**: Daar komen wij nog op. Het ging mij even om de rolinvulling. U geeft aan dat u erg hecht aan ieders eigen rol en verantwoordelijkheid. Dan lijkt het er een beetje op dat u, als de vervoerder uiteindelijk, terwijl iedereen het weet, niet aan zijn verplichtingen kan voldoen, eigenlijk alleen maar achteraf wilt reageren. Wij hebben gezien hoe achteraf op het nakomen van de concessie wordt gereageerd, al vele jaren. Daar hebben wij nu een maand verhoren over gevoerd. Het antwoord daarop is: niet. Als de concessie niet wordt nagekomen, gebeurt er eigenlijk jarenlang niets. Dat is nog steeds de manier waarop u het wilt aanpakken, namelijk achteraf corrigeren met een boete of zo?

Mevrouw **Mansveld**: U hebt het over niet willen reageren en achteraf corrigeren. De concessie is natuurlijk een afspraak. Ik maak als concessieverlener een afspraak met de concessiehouder waarin wordt vastgelegd waaraan moet worden voldaan, welke prestaties er worden verwacht en wat er gebeurt als daar niet aan wordt voldaan. Dat betekent natuurlijk niet dat ik tot het einde van het jaar wacht, tot de cijfers er zijn, en dan eens vraag hoe het zat. Er zit natuurlijk ook een andere relatie in, namelijk meekijken. Dan zien wij hoe de ontwikkelingen zijn en hoe er gepresteerd en geacteerd wordt. In de oude concessie waren daar minder mogelijkheden toe dan in de nieuwe. Ik wil dus nu, in de huidige concessie, veel meer prestatie-informatie hebben tussentijds. Ik wil ook financiële informatie hebben. Die moet geleverd worden. Daar kan men zich niet aan onttrekken. Ik wil dat er strakker wordt gestuurd door middel van de concessie. Zo is er nog een aantal zaken die ik nu vastleg in de concessie. Het blijft zo dat het niet afwachten is tot het einde, dat dan pas wordt gekeken hoe het gaat. Je constateert zelf tussendoor natuurlijk ook of zaken wel of niet goed gaan door een uitvraag. Ik vind het belangrijk dat wij toen ook nauw betrokken waren bij de prestaties van de Fyra.

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

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog een vraag over die informatie van 26 november. Ik citeer even iets uit het advies dat uw ambtenaar ook heeft gekregen, omdat zij deel uitmaakte van de Stuurgroep HSA: "Al met al is de conclusie dat er onvoldoende basis is voor een onderbouwde prognose van de te verwachten vervoersprestatie vanaf 9 december. Dat betekent dat wij op basis van de bekende issues verwachten dat de vervoersprestatie niet veel beter dan met 80% punctualiteit en 10% uitval zal worden gedaan. Een verdere inschatting kan niet worden gedaan vanwege allerlei structurele oorzaken die nog niet in beeld zijn gebracht." Als ik u nu dat citaat voorleg en dat combineer met uw uitspraak "niemand verwachtte dit", zegt dat dan niet dat uw ambtenaar iets met die informatie had moeten doen of u had moeten informeren?

Mevrouw **Mansveld**: Dit betreft een ingebruiknameverslag dat, naar ik meen, ter informatie is meegestuurd voor een vergadering. Dit is natuurlijk relevante informatie voor de vervoerder. De vervoerder is namelijk degene die trein op de rails zet en die uiteindelijk, ook als concessiehouder, de prestaties zoals afgesproken moet leveren.

Mevrouw **Bergkamp**: Er staan ook doelstellingen in. U hebt doelstellingen afgesproken als concessiehouder, over 95% punctualiteit en 0,5% uitval. In dit document staat dat die doelstellingen bij lange na niet worden gehaald. Dat is dan toch ook een signaal waar je op een gegeven moment op acteert, van tevoren?

Mevrouw **Mansveld**: Dit was voor 9 december. Dit zijn, zoals gezegd, ingebruiknameverslagen die met name relevant zijn voor de vervoerder. De vervoerder is degene die de trein op de rails zet en die uiteindelijk moet leveren, waar het gaat om veiligheid en betrouwbaarheid. Ik constateer dat de vervoerder op 9 december de trein veilig en betrouwbaar vond en hem op de rails heeft gezet om daadwerkelijk de dienstregeling te gaan rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij stellen als commissie vast dat het feit dat een ambtenaar bekend zou kunnen zijn met de informatie dat er twijfels zijn over het halen van de afspraken die zijn gemaakt met de concessieverlener -- die informatie is immers toegestuurd -- voor u geen reden is om op dat moment te acteren.

Mevrouw **Mansveld**: Wat die vergadering en die stukken betreft: ik ken de stukken niet en ben ook niet bij de vergadering geweest. Dat is een vergadering die wordt gevoerd door ambtenaren. Het gaat mij erom dat op dat moment die informatie relevant is voor de vervoerder, dus voor degene die uiteindelijk zegt dat de trein de rails opgaat en dat die daadwerkelijk gaat rijden wat gereden moet worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u vindt de informatie de gedeeld is alleen relevant voor de vervoerder en niet voor u als concessieverlener?

Mevrouw **Mansveld**: De informatie die is meegestuurd voor die vergadering is niet besproken. Ik kan de relevantie daarvan op die afstand ook niet schatten. Ik vind dat de vervoerder, vanuit zijn verantwoordelijkheid voor veilig en betrouwbaar vervoer en zijn verantwoordelijkheid om het materieel op de rails te zetten ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wij blijven hier misschien wat lang bij stilstaan. Ik probeer om met dit soort vragen helder te krijgen wat nu uw rol is als concessieverlener. Laten wij ervan uitgaan dat die informatie goed verspreid is in de stuurgroep. Als een van uw ambtenaren die informatie krijgt, waarin met zekerheid wordt gesteld dat die concessieafspraken niet worden gehaald, vindt u dan dat uw ministerie daarop moet acteren?

Mevrouw **Mansveld**: Ik vind dat de vervoerder verantwoordelijk is voor het invullen van de concessie. Dat doet de vervoerder vanaf 9 december door de trein op de rails te zetten. Die informatie is dus relevant voor de vervoerder. Als de vervoerder besluit dat de trein veilig en betrouwbaar is en hem ook op de rails zet, zal ik als concessieverlener daar de concessiehouder ook aan houden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij krijgen heel scherp wat de verantwoordelijkheid is van de vervoerder, doordat u dat een aantal keren zegt. Het is voor de commissie nog onduidelijk wat uw verantwoordelijkheid is als concessieverlener. Ik probeer het even samen te vatten. Er waren duidelijke signalen. Er waren duidelijke feiten waaruit bleek dat er geen sprake zou kunnen zijn van een betrouwbare dienst en dat de concessieafspraken niet gehaald zouden worden. Informatie daarover is gedeeld met iemand van uw departement. U zegt dat het op dat moment de verantwoordelijkheid van de vervoerder is. Ook als u als concessieverlener of iemand van uw departement weet dat die concessieafspraken niet worden gehaald, ziet u het niet als uw rol of taak om daar iets mee te doen of om daarop te acteren?

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat ik op dat moment ook niets kan. Het moment waarop de vervoerder gehouden kan worden aan zaken met betrekking tot veiligheid en betrouwbaarheid, is het moment waarop de trein daadwerkelijk de dienst gaat rijden. Ik vind het belangrijk dat een vervoerder daarin zijn volle verantwoordelijkheid neemt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat gaat er dan straks veranderen met die stuurgroep-plus? U hebt net gezegd dat daar verschillende directeuren in zitten, ook een directeur van uw departement. Wordt er dan wel in gezamenlijkheid geïntervenieerd op zo'n moment? Krijgt u dan wel signalen?

Mevrouw **Mansveld**: Dat is de reden waarom ik die stuurgroep-plus heb ingesteld. Een van de aanbevelingen in het rapport van Horvat, waarin met name wordt gekeken naar het proces dat de inspectie heeft doorlopen, is nadrukkelijk om daar integraal naar te kijken. Daar heb ik over nagedacht en ik heb gezegd dat er een stuurgroep-plus moet komen. Ik vind echter ook dat je je moet afvragen hoe je informatie deelt. Ik vind dat op dat niveau ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry dat ik u onderbreek, mevrouw Mansveld. Mijn vraag was of u op dat moment wel iets gaat doen met de informatie.

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat duidelijk is dat dan op directieniveau wordt gekeken wat de "go/no go" is. Dan zal de vervoerder sterker worden bevraagd ten aanzien van het voldoende plaatsen van die informatie. Uiteindelijk denk ik dat de betrouwbaarheid voldoende is. Dan blijft het echter nog steeds een aangelegenheid van de vervoerder om te zeggen: dit is de trein die ik heb besteld, die voldoet wat mij betreft aan alle eisen van betrouwbaarheid en veiligheid en ik zet hem op de rails. Op dat moment zegt de vervoerder natuurlijk expliciet dat hij gaat voldoen aan de prestatie-eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: Er gaat dus in die zin wat veranderen dat de vervoerder op het moment dat er zulke duidelijke signalen zijn, meer of beter bevraagd zal worden, waarna uiteindelijk in gezamenlijkheid een besluit wordt genomen over de start van een nieuwe dienst of een nieuwe trein?



Mevrouw **Mansveld**: Nee, niet in gezamenlijkheid. Nog steeds kan ik natuurlijk geen rode vlag in de rails stoppen. Als de trein voldoet aan alle voorwaarden en de concessiehouder, de vervoerder, denkt dat er een betrouwbare dienstregeling gereden kan worden, is het uiteindelijk altijd de verantwoordelijkheid van de vervoerder om die trein daadwerkelijk op de rails te zetten.

Mevrouw **Bergkamp**: In uw rapportage over de stuurgroep-plus staat wel: zonder in de afzonderlijke verantwoordelijkheden te treden, een gezamenlijk "go/no go"-besluit. Dat is dan toch gezamenlijk?

Mevrouw **Mansveld**: Ja. Daarbij wil ik echter steeds aantekenen dat het niet zo kan zijn dat wij in de verantwoordelijkheid van een ander treden. Het kan niet zo zijn dat de vervoerder zegt dat hij het niet doet en het ministerie zegt: ik doe het wel. De trein gaat uiteindelijk de rails op en dat is de verantwoordelijkheid van de vervoerder. Als je op een ander niveau toch een integraal vraagstuk neerlegt over een "go/no go", zal het in die zin in gezamenlijk moeten, maar -- ik zeg het er maar steeds voor de duidelijkheid bij -- wel met inachtneming van ieders verantwoordelijkheid. Ik vind het niet juist als partijen in elkaars verantwoordelijkheid gaan treden. Dat geldt niet alleen voor mijn ministerie en de vervoerder, maar ook voor bijvoorbeeld de infrabeheerder.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus gezamenlijk is niet echt gezamenlijk, zegt u. Uiteindelijk, op een moment dat u en misschien ook anderen informatie hebben dat er een onbetrouwbare dienst van start gaat, kan die vervoerder nog steeds zeggen: ik ga wel van start.

Mevrouw **Mansveld**: Als je dat integraal goed bespreekt en de informatie zodanig is dat dat een discussie is, vind ik dat het aan de wijsheid van de stuurgroep-plus is om te bepalen of dat een "go/no go"-moment is.

Mevrouw **Bergkamp**: Het zou kunnen, zegt u? U zegt dat de besluitvorming om wel of niet van start te gaan blijft liggen bij die vervoerder.

Mevrouw **Mansveld**: Ja, uiteindelijk zegt die dat hij het wel of niet gaat doen. Er wordt echter wel door de hele vergadering bekeken of dat een wijs besluit is of niet.

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

De heer **Elias**: Op 17 januari 2013 besluit de NS om voorlopig te stoppen met de Fyra, nadat er een bodemplaaf van een trein is gevallen. Wat was op dat moment uw beeld van de wijze waarop de NS in staat was om die concessie uit te voeren?

Mevrouw **Mansveld**: Laat ik eerst zeggen dat ik op het moment dat ik het bericht kreeg, stevig heb gevloekt. Voor mij was een aantal dingen relevant. De vraag was allereerst: wat is er aan de hand, hoe groot is dit probleem? Nou, dat bleek groot. Uiteindelijk zijn de treinen van de rails gehaald. Op dat moment kon niet worden voldaan aan de concessie.

De heer **Elias**: Dus?

Mevrouw **Mansveld**: Op dat moment wilde ik weten wat de technische gesteldheid was van de V250. Het kijken naar de situatie heeft uiteindelijk een paar maanden in beslag genomen. Ik wilde ook een kortetermijnoplossing hebben, zodat er in elk geval een trein zou rijden.

De heer **Elias**: Wij moeten even de techniek in. Op 29 januari 2013 stuurt u de NS een brief waarin u onder meer schrijft dat u de niet-handhavingsbrief van 2009 intrekt. Ik zal het even uitleggen, zodat wij niet iedereen verliezen. Die niet-handhavingsbrief heeft de toenmalige minister Eurlings in juni 2009 gestuurd nadat er een memorandum of understanding, een overeenkomst, was gemaakt in de toen nog ijdele hoop dat die een soort totaaloplossing zou zijn voor de toen bestaande problemen. Met die brief bevestigde de minister

dat de concessie wel zou gaan beginnen, maar dat hij, omdat de spullen er nog niet waren, de concessie-eisen nog niet zou handhaven. Er was alleen nog maar tijdelijk materieel en er kon niet worden voldaan aan de concessie. U trekt dan die niet-handhavingsbrief in, wat concreet betekent dat u zich vanaf dat moment het instrument verschaft om te kunnen handhaven op de concessie. Zeg ik het zo goed?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, ik denk dat u dat goed formuleert.

De heer **Elias**: Dat betekent dus ook dat u op dat moment de ruimte hebt om, als het niet werkt zoals het conform die concessie bedoeld was te gaan lopen, die concessie in te trekken. Hebt u dat overwogen?

Mevrouw **Mansveld**: Op dat moment was het voor mij belangrijk dat duidelijk werd wat de technische gesteldheid was van het materieel, om te weten -- die scenario's zijn later ook beschreven -- of er nul, negen, zestien of negentien treinen zouden kunnen rijden, een van die scenario's. Verder was het voor mij op dat moment van belang om snel een tijdelijke oplossing te hebben. Ik heb de niet-handhavingsbrief ingetrokken om druk uit te oefenen op te partijen en om te laten zien dat het mij serieus was dat er iets ging gebeuren, en snel.

De heer **Elias**: Wat was voor u de hoofdreden om die concessie niet in te trekken?

Mevrouw **Mansveld**: Op dat moment was dat voor mij niet aan de orde. Ik wilde eerst weten wat de technische gesteldheid van het V250-materieel was om te weten wat er wel en niet mogelijk was ten aanzien van het rijden, wat er op korte termijn mogelijk was en wat daarbij de langetermijngedachte was. Het allereerste doel was duidelijkheid krijgen over de technische gesteldheid en een tijdelijke oplossing.

De heer **Elias**: Als uw belangrijkste zorg de technische gesteldheid van het materieel was, waarom vroeg u dan uitvoerig juridisch advies aan de

landsadvocaat? Het advies dat hij u heeft gegeven gaat bepaald niet over de technische kwaliteit van de Fyra, maar over de totale positie van de Staat en de verwevenheid met de geïntegreerde concessie, het onderhandelakkoord en de financiële gevolgen van een en ander.

Mevrouw **Mansveld**: In de hele periode is natuurlijk wel de vraag wat de consequenties zijn. Je zult echter duidelijkheid moeten hebben voordat je daar stappen in kunt zetten. Het vragen van de informatie was zeer relevant, want de vraag was, zoals ik al zei, welk scenario aan de orde zou zijn. Ik wil dan wel maximaal geïnformeerd zijn.

De heer **Elias**: Laten wij even die twee paden uit elkaar trekken. U wilt weten wat er technisch aan de hand is met die trein. Gaat die eigenlijk nog rijden? Komt het nog goed en, zo ja, hoe snel en wanneer? Dat laten wij even voor wat het is. Tegelijkertijd speelt bij de vraag of u wel of niet de concessie intrekt -- ik formuleerde dat net al in een bijzin -- een aantal problemen rond de juridische en financiële positie van de Staat. Dat klopt toch?

Mevrouw **Mansveld**: De vraag is wat de consequenties zijn van het eventueel intrekken van de concessie.

De heer **Elias**: Ja, en of het eventueel helpen van de NS geen consequenties zou hebben, Europeesrechtelijk, aanbestedingsrechtelijk, enzovoorts.

Mevrouw **Mansveld**: De vraag wat er moest gebeuren met de concessie is nadrukkelijker aan de orde gekomen nadat duidelijk werd dat het V250-materieel niet kon gaan rijden.

De heer **Elias**: Wanneer wist u dat?

Mevrouw **Mansveld**: Ik meen dat ik op woensdag 29 mei heb gehoord dat er een directievergadering zou zijn, of dat de NS-directie het voornemen had om te stoppen met het materieel.

De heer **Elias**: Dat is eind mei. Maar al op 24 januari ontvangt u de eerste adviezen. Er was een zeer uitgebreid advies van de landsadvocaat over de juridische positie. Ook waren er financiële adviezen over wat het zou gaan betekenen voor de Staat als niet op een heel intelligente manier zodanig met die concessie zou worden omgegaan dat indien de NS alsnog zou mogen blijven rijden, de Staat niet van allerlei acties zou kunnen worden beticht die in strijd zijn met het mededingingsrecht of Europees recht, waar enorme financiële consequenties aan verbonden kunnen zijn. Al veel eerder dan dat u zich erover bekreunt of het wel goed gaat met de trein, kijkt u dus wat de gevolgen voor de Staat zijn in financiële zin.

Mevrouw **Mansveld**: Het is natuurlijk belangrijk om te weten welke positie je hebt als Staat. Het was voor mij het relevantst om te bekijken hoe wij tot oplossingen konden komen, eerst voor wat betreft materieel een tijdelijke oplossing en dan verder voor de kortere en langere termijn. Toen duidelijk was dat er geen treinen meer reden en die ook niet meer zouden gaan rijden, hebben wij het besluit genomen om gedurende drie maanden te bekijken of er een volwaardig alternatief kon komen. Al die tijd heeft het voor mij tot de mogelijkheden behoord dat uiteindelijk, als er geen goede oplossing kwam, de conclusie kon zijn dat het ook consequenties kon hebben voor de concessie.

De heer **Elias**: Ja. Ik begon over die niet-handhavingsbrief en het intrekken daarvan, omdat u dat al op 29 januari doet. Dat verschaft u dus een instrument -- u zei dat dat klopt -- om eventueel langs de lijn van de concessie tot een oplossing van de problemen te komen. Welke rol speelde het belang van het in stand houden van dat onderhandelakkoord uit 2011 daarbij?

Mevrouw **Mansveld**: Dat speelt ook later. Op 17 januari hoorden wij dat in elk geval drie treinen beschadigd waren en werd de trein uiteindelijk van de rails gehaald. Op dat moment was voor mij de belangrijkste vraag of die trein überhaupt weer zou kunnen rijden en, zo ja, hoe. Die technische gesteldheid

was het belangrijkst. Die duidelijkheid was nodig om überhaupt te bekijken hoe het verder moest. In de tussentijd is er -- ik meen op 11 maart -- een tijdelijke dienst gaan rijden. Ik vind het belangrijk dat je je als Staat realiseert in welke positie je zit op welk moment in de wedstrijd. Er was natuurlijk maar één belang: dit probleem moet zo snel mogelijk worden opgelost.

De heer **Elias**: Zeker. U hebt er aan de ene kant voor gezorgd dat er een vervangende dienst kwam. Daar hebt u ook aanwijzingen voor gegeven, met aanvullende afspraken en instructiebrieven. Aan de andere kant speelt natuurlijk nog steeds het verhaal: hoe gaat het nu verder, stel nu dat die Fyra niet rijdt, mag dan de NS eigenlijk gewoon doorgaan met proberen om het toch te regelen en dan maar op een andere manier? Bent u het met mij eens dat die vraag ergens tussen begin maart en half mei gespeeld moet hebben?

Mevrouw **Mansveld**: De vraag heeft niet zo prominent gespeeld, in die zin dat wij pas een vervolgstap konden zetten toen duidelijk was wat wel en niet kon. Ik vind het belangrijk dat er informatie is over de positie van de Staat. Het was voor mij de hele periode, tot eind september, geen gegeven dat de concessie bij de NS zou blijven liggen.

De heer **Elias**: Laat ik het andersom proberen. Wanneer werd voor u duidelijk dat de NS wellicht of zelfs waarschijnlijk helemaal zou gaan stoppen met de Fyra?

Mevrouw **Mansveld**: U bedoelt de Fyra of het V250-materieel?

De heer **Elias**: De Fyra. Het V250-materieel is de vaktaal, wij noemen het Fyra.

Mevrouw **Mansveld**: Oké. Het gaat mij natuurlijk specifiek om het V250-materieel. Er zijn ook andere treinen die Fyra heten. Ik probeer daar ...

De heer **Elias**: Nee, sorry. Ik bedoel de treinen met die bijzondere neus.

Mevrouw **Mansveld**: Ik kijk neutraal. Ik weet niet of die bijzonder is.

De heer **Elias**: Ik zeg bijzonder.

Mevrouw **Mansveld**: Dat het V250-materieel niet meer zou rijden, dat voornemen van de NS, is mij bekend geworden op woensdag 29 mei. Toen is het besluit genomen door de directie van de NS.

De heer **Elias**: Weet u heel zeker dat u niet op enig moment eerder bent geïnformeerd, als een soort voorwaarschuwing, over het feit dat het 95% zeker was dat de Fyra, die trein met die bijzondere neus, nooit meer, althans wat de NS betreft, zou rijden?

Mevrouw **Mansveld**: Nee. Op 28 mei heb ik een gesprek gehad met Descheemaecker. Op 29 mei is volgens mij de directie van de NS bij elkaar geweest en daarna de raad van commissarissen van de NS. Ik ben op woensdag 29 mei, op de woensdag dat de directie tot dat voornemen kwam, geïnformeerd.

De heer **Elias**: De reden dat wij u hierop zo bevragen, is dat wij willen weten wie nu eigenlijk als eerste over de bok sprong. Het is opvallend dat in de stukken van mevrouw Van Vroonhoven aan de raad van commissarissen wordt gemeld dat haar door het ministerie van I en M is aangegeven dat het feit dat die Fyra, die met die neus, niet meer zou gaan rijden en dus uit de dienst genomen zou worden door de NS, geen reden zou zijn voor I en M om de HSL-Zuidconcessie af te nemen.

Mevrouw **Mansveld**: Dat is een vooronderstelling die ik volledig aan mevrouw Van Vroonhoven laat.

De heer **Elias**: Het is hoe zij de raad van commissarissen informeert.

Mevrouw **Mansveld**: Ik ken de stukken niet. Ik kan me niet voorstellen dat zij dat op enigerlei wijze van mij of anderen te horen heeft gekregen, omdat het simpelweg niet zo was.

De heer **Elias**: Weet u dat heel zeker?

Mevrouw **Mansveld**: Op 28 mei heb ik een gesprek gehad met Descheemaecker. Hij gaf aan dat de NMBS het voornemen had om te stoppen, maar dat er nog een andere mogelijkheid was, namelijk dat de NS de drie treinstellen van de NMBS zou overnemen. Ik heb dat aangehoord en ik heb een dag later van het voornemen van de directie van de NS gehoord. De dag daarna heeft de raad van commissarissen dat voornemen bevestigd of is daarmee akkoord gegaan. Ik ben niet eerder geïnformeerd.

De heer **Elias**: Toch klemt wat u nu zegt, temeer omdat er op 8 maart 2013 al wordt gesproken over allerlei varianten voor een structurele oplossing. Daarbij komt het niet meer rijden met het V250-materieel, zoals ik het maar zal noemen, niet specifiek aan de orde. Op 20 maart 2013 wordt echter al tijdens het toptoverleg tussen de NS en uw departement I en M gesproken over vervoersscenario's binnen de concessieovereenkomst, met alle eventuele bezwaren die de landsadvocaat dan weer in een veel eerdere brief aan u heeft genoemd: oh jee, gaat dat allemaal goed, kan dat allemaal wel? Concepten zijn al met I en M verkennend besproken, staat op 20 maart in interne stukken van de NS over I en M.

Mevrouw **Mansveld**: Die stukken van de NS ken ik niet. Aan de orde is geweest wat de technische gesteldheid was en wat het scenario was: gaan er nu al treinen rijden en, zo ja, zijn dat er negen, zestien of negentien? Dat heb ik ook zo met de Kamer gedeeld. Dat was mijn informatie en zo stond ik er ook in. Het was belangrijk dat er duidelijkheid kwam over het V250-materieel. Ik heb ook laten valideren of het proces dat daarin doorlopen is, goed was. Ik ben niet bekend met eerdere scenario's, met andere scenario's. De vraag aan de spoorwegen was wat er op korte termijn opgelost kon worden en hoe men naar de lange termijn keek. Dat is allemaal geleverd



tussen 3 en 7 juni, volgens mij. Dat is wat mij bekend is. Interne correspondentie, gesprekken of zaken binnen de NS zijn mij niet bekend.

De heer **Elias**: Wij treffen gewoon de stukken aan en daar staat in hoe het zit in relatie tot I en M. Kan het zijn dat een ambtenaar of een topambtenaar van I en M voorzichtigterwijs, aftastenderwijs, heeft gezegd "nou ja, het is niet per definitie zo dat die concessie eraan gaat als die Fyra's niet gaan rijden" en dat u daar niet van geweten hebt? Zou dat kunnen?

Mevrouw **Mansveld**: Dat hoop ik niet, dat dat is gebeurd. Dat was namelijk helemaal de discussie niet op dat moment, zeker wat mij betreft.

De heer **Elias**: Want u wilde het afnemen van de concessie, het niet verlengen van de concessie of het niet doorgaan van de concessie, inclusief het onderhandelingsakkoord, als een zwaard van Damocles boven de materie laten hangen, zodat de NS alsnog beter zou bewegen?

Mevrouw **Mansveld**: Ik wilde dat er uiteindelijk iets tot stand zou komen wat ook de reiziger zou dienen, conform de gemaakte afspraken. Dat is van het begin af aan mijn doel geweest. Daar heb ik mij voor ingezet. Daar heb ik mij sterk voor gemaakt. Dat is de reden waarom ik ook op die wijze door de stappen heen ben gegaan.

De heer **Elias**: Ik geloof onmiddellijk dat de reiziger voor u buitengewoon belangrijk was, maar de schatkist was dat evenzeer. Uit allerlei andere documenten, adviezen aan ministers, correspondentie tussen directeuren-generaal van verschillende departementen, enzovoorts -- wij hebben hier grote stapels liggen -- blijkt zeer nadrukkelijk, zeer nadrukkelijk, dat ook het financiële belang van de Staat hier een preponderante, een belangrijke, rol in speelde.

Mevrouw **Mansveld**: Na 3 juni, toen de NS het voornemen bekendmaakte en het kabinet geen reden zag om een ander standpunt in te nemen, hebben wij beide vervoerders in gezamenlijkheid de kans gegeven om te bekijken of er

een volwaardig alternatief kon komen. In die periode is natuurlijk ook nadrukkelijk bekeken wat er zou gebeuren als dat niet het geval was, als er geen volwaardig alternatief zou komen dat ook de reiziger zou kunnen bedienen conform de afspraken die er gemaakt waren.

In die periode zijn ook -- ik zeg het uit mijn hoofd -- zes scenario's doorgerekend. Die zijn uiteindelijk, gezien de informatie die erin stond, vertrouwelijk met de Kamer gedeeld. Het ging om de alternatieven voor het geval er geen volwaardig alternatief zou komen. Voor mij zijn dat steeds heel realistische situaties geweest, ondanks de consequenties daarvan. Stel dat er geen volwaardig alternatief was geweest. Dan was er misschien een situatie ontstaan waarin weer openbaar moest worden aanbesteed. Er zou dan ook bekeken moeten worden of je de hsl wel of niet van het hoofdrailnet moest afsplitsen en hoe je eigenlijk met het geheel om zou gaan. Het zou een geïntegreerde concessie worden. Die scenario's zijn allemaal doorgerekend en ook vertrouwelijk gedeeld met de Kamer, want die waren mogelijkerwijs aan de orde. Ja, natuurlijk is er gekeken -- het zou in een aantal scenario's om heel veel geld gegaan zijn -- wat dan de schade was voor de Staat. Ik wilde graag voorbereid zijn op de financiële consequenties van een mogelijk alternatief.

De heer **Elias**: Ik vat het samen: u hebt pas op 29 mei gehoord dat er echt gestopt zou worden met de Fyra.

Mevrouw **Mansveld**: Dat er een voornemen was bij de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **Elias**: Dat er een voornemen was bij de Nederlandse Spoorwegen om met het V250-materieel te stoppen.

Mevrouw **Mansveld**: En op 28 mei dat er een voornemen was bij de NMBS.

De heer **Elias**: Ja. U hebt toen als inzet gekozen -- wij gaan in dit verhoor natuurlijk nog verder met de data die daarna komen -- om de concessie

overeind te houden, maar niet tot in eeuwigen dage en altijd. Eerst wordt de NS onder druk gezet om fatsoenlijk vervangend vervoer te leveren ...

Mevrouw **Mansveld**: Vraagt u van mij een bevestiging? Wilt u dat ik ja zeg als u het samenvat?

De heer **Elias**: Als u alleen knikt, kan men er niets mee voor het stenografisch verslag.

Mevrouw **Mansveld**: Oké. Dan mag u het even herhalen.

De heer **Elias**: U zegt dat u toen de keuze hebt gemaakt om de concessie niet op te zeggen, vooralsnog te laten bestaan, maar helemaal niet per definitie en tot in eeuwigen dage. U zegt dat het voor u niet vaststond dat die niet ook zou kunnen worden opgezegd in een later stadium, maar dat u wel druk wilde houden.

Mevrouw **Mansveld**: Dat klopt.

De heer **Elias**: Dat is dan de stand van zaken op 30 mei. Ik heb nog één vraag, die ook relevant is voor latere delen van het verhoor. In de maanden april en mei zou overwogen kunnen worden om de concessie wel in te trekken, waardoor een nieuwe situatie zou ontstaan. Had het daarom niet in de rede gelegen om ook contact te hebben met ministerie van Economische Zaken, dat immers de verhoudingen op de markt in de gaten moet houden?

Mevrouw **Mansveld**: Wij waren in die fase vooral druk met kijken waar wij uit zouden komen. Ik had de vervoerders tot eind mei de tijd gegeven om te bekijken wat de situatie was. Op het moment dat duidelijk was dat de V250 niet meer reed, zag je dat iedereen zich ook gelijk afvroeg wat de stap daarna zou zijn. Ik heb volgtijdelijk -- zo ben ik blijven redeneren, ook op het departement -- wel steeds willen weten, anticiperend op wat er zou komen, wat de positie van de Staat was. In die fase is er, meen ik, wel contact geweest met Economische Zaken, maar toen was nog niet bekend wat de

techniek zou brengen en of de V250 überhaupt weer de rails op kon. Het was dus op dat moment nog niet duidelijk en dus ook nog niet nodig om intensief met andere departementen te spreken.

De heer **Elias**: Intensief, maar met EZ in het geheel niet.

Mevrouw **Mansveld**: Ik weet niet of er ambtelijk wel of niet is afgestemd met EZ. Ik kan me bijna niet voorstellen dat dat niet zo is. Als dat wel zo is, is dat op dat moment niet nodig geweest.

De heer **Elias**: Daar zullen wij de stukken nog even op doorspitten. Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

De **voorzitter**: Ik zie dat eerst de heer Van Gerven nog een vraag heeft.

De heer **Van Gerven**: Het is mij eigenlijk nog steeds niet helder hoe het nu zit. Als ik u goed heb beluisterd dan zegt u dat toen de Fyra om veiligheidsredenen moest stoppen, voor u alle opties open stonden, inclusief het intrekken van de concessie. Klopt dat?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb gezegd dat toen op 17 januari de trein stopte, voor mij eerst duidelijk moest worden wat de situatie was: kan die V250 binnen twee weken de rails weer op of binnen drie maanden, hoe lang gaat dat duren? Er waren in de media nogal verschillende geluiden te horen van deze en gene dat het repareren wellicht slechts een kwestie van korte tijd was, waar anderen weer twijfels over hadden. Voor mij moest er eerst helderheid komen over de vraag of de V250 wel of niet kon gaan rijden. Daarnaast moest er een tijdelijke oplossing komen. Dat was de vraag op dat moment. Toen eind mei, begin juni bleek dat die V250 niet meer ging rijden, heb ik de vervoerders met wie ik de overeenkomsten had, de kans gegeven om te bekijken of er een volwaardig alternatief kon komen. In die periode zijn wij ook nagegaan wat er moest gebeuren als dat niet zo was. Op 18 januari was die vraag er niet. Toen was wel de vraag wat de positie van de Staat

was, maar moest er eerst duidelijkheid komen over de V250 en de tijdelijke oplossing.

De heer **Van Gerven**: Dat was in het begin. Op 30 mei stemt u in met het voorstel van NS om te stoppen met de Fyra en krijgt NS drie maanden de kans om een nieuw alternatief te ontwikkelen. Op dat moment is het intrekken van de concessie niet aan de orde. De NS krijgt drie maanden de kans om een alternatief te bieden. Onze vraag was wat er in die tussenliggende periode gebeurt. U zegt dat in die tussenliggende periode ambtenaren aan het werk zijn geweest, dat u daar eigenlijk niet zo veel van weet en dat u het uiteindelijke voorstel, dat u op 28 mei hebt gehoord, hebt beoordeeld. Het gaat om de periode van januari tot en met mei. Dan worden er ambtelijk, natuurlijk in samenspraak met NS, allerlei scenario's uitgewerkt. Mijn vraag aan u is of u op de hoogte was van de voorwaarden die het ministerie verbond aan het uitwerken van die scenario's.

Mevrouw **Mansveld**: U bent best onduidelijk. Ik stel u een paar vragen terug, want u gebruikt een aantal data. U zegt ...

De heer **Van Gerven**: Nee, mevrouw Mansveld. Wij verhoren, wij stellen de vragen. Ik zal het duidelijk maken. Er is gezegd dat er aan voorstellen gewerkt mocht worden, maar dat die dan wel moesten voldoen aan de criteria die waren afgesproken bij het onderhandelakkoord en die in de concessieovereenkomst voor de hsl stonden, dat men onder die voorwaarden aan het werk mocht. Mijn vraag aan u is concreet of u wist dat er in maart onder die voorwaarden aan voorstellen werd gewerkt.

Mevrouw **Mansveld**: Mijnheer Van Gerven, de onduidelijkheid voor mij is dat u praat over de periode maart-april-mei. De teksten die u daarbij gebruikt, namelijk dat er aan een voorstel gewerkt mocht worden en dat ik ondertussen naar de alternatieven keek, hebben echter betrekking op de periode na 7 juni. Toen heeft het kabinet gezegd dat het geen reden had om een ander standpunt in te nemen dan stoppen met de treinen. U zei dat ik op

28 mei het voorstel gehoord zou hebben, dus ik was wat in de war door de manier waarop u de vraag stelde. Ik weet dat u de vragen stelt.

De kans om tot te komen tot een volwaardig alternatief is gegeven nadat het besluit is genomen, dus na 7 juni. Toen hebben wij de ...

De heer **Van Gerven**: Wij constateren, mevrouw Mansveld, dat daarvoor, voor 28 mei, door het ministerie voorwaarden zijn gesteld: NS, u mag alle alternatieven uitwerken, maar het moet binnen dat kader gebeuren. Dat heb ik u net geschetst. Het moet dus beantwoorden aan de kaders van het onderhandelakkoord en aan die van de concessieovereenkomst voor de hsl.

Mevrouw **Mansveld**: Er is in de periode dat er over het V250-materieel werd gesproken, in elk geval toen door de vervoerder werd bekeken of dat nog zou gaan rijden of niet, wel gesproken over wat de kortetermijnoplossing zou kunnen zijn en wat kaders zouden kunnen zijn voor een langetermijnoplossing. Die zijn ook geleverd door de NMBS en de NS, al waren die niet gelijklopend. Ik wilde dat graag gezamenlijk ...

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Mansveld, ik onderbreek u. De vraag is heel simpel. Er lag een onderhandelakkoord. Er lag een concessieovereenkomst hsl, die ook nog geldig was. Het ministerie zegt: NS, op basis van die voorwaarden mag u voorstellen uitwerken, de Fyra wel of niet laten rijden, enzovoorts, maar u moet zich houden aan de afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt in het onderhandelakkoord en in de concessieovereenkomst hsl. Mijn vraag aan u was heel simpel, namelijk of u bijvoorbeeld in maart 2013 wist dat dat kader geschetst is.

Mevrouw **Mansveld**: Ik was bijna bij mijn antwoord op die vraag aangekomen. Wij hebben natuurlijk wel degelijk aan de vervoerders gevraagd of zij konden aangeven hoe zij naar een oplossingsrichting keken. Dat hebben ze ook allebei gedaan. Die visie hebben ze ook eind mei ingeleverd, maar ze hebben geen volwaardig alternatief in die zin aangeboden. Die vraag is ze pas daarna gesteld. Die mogelijkheid is ze pas daarna geboden.

De heer **Van Gerven**: U beantwoordt mijn vraag niet. Mijn vraag is de volgende. Er lag een concessieovereenkomst. Er lag een onderhandelakkoord. Het ministerie heeft tegen NS gezegd: u mag voorstellen uitwerken, maar dat is op basis van het onderhandelakkoord en van de concessieovereenkomst. Mijn vraag is of u ervan op de hoogte was dat het ministerie die voorwaarden heeft gesteld aan de NS op 20 maart, of in maart.

Mevrouw **Mansveld**: Dat het onderhandelakkoord en de concessie uitgangspunten waren, lijkt mij logisch. Het document van 20 maart, zoals u dat nu formuleert, ken ik niet. Dan zult u daar iets duidelijker over moeten zijn of moet ik dat even lezen.

De heer **Van Gerven**: Nee, mijn vraag is heel duidelijk.

De heer **Van Gerven**: De concessie en het onderhandelakkoord waren sowieso de basis voor mijn handelen.

De heer **Van Gerven**: Uw ministerie heeft op 20 maart dat kader geschetst. De vraag was of met u gedeeld is dat langs die lijn gesproken zou worden, of gesprekken werden gevoerd met NS, in maart.

Mevrouw **Mansveld**: Ik wil nog één poging wagen. Ik weet dat wij hebben gevraagd naar de technische specificaties van het V250-materieel, of dat wel of niet kon rijden, en of de NS en de NMBS gezamenlijk aan konden geven wat op korte termijn en op langere termijn mogelijkheden zouden zijn. Zoals ik al zei, hebben ze dat gedaan. Toen ze aangaven dat het V250-materieel niet ging rijden, hebben ze allebei aangegeven hoe ze het dachten op te kunnen lossen. Die brieven heb ik gekregen. Dat is de enige relatie die ik kan leggen met een eerder moment dan 28 mei. Ik weet niet of dat 20 maart is.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het onderhandelakkoord en de concessieovereenkomst hsl voor u het uitgangspunt vormden. Toch?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, want die afspraken lagen er.

De heer **Van Gerven**: De vraag was of in maart, toen aan die alternatieven werd gewerkt, met u is gedeeld dat dat de inzet was van het ministerie bij het verder onderhandelen met de NS.

Mevrouw **Mansveld**: Het komt mij op dit moment onbekend voor.

De heer **Van Gerven**: U wist dus niet dat het ministerie langs die lijnen aan het onderhandelen was met NS.

Mevrouw **Mansveld**: Ik zei u dat het mij op dit moment onbekend voorkomt.

De heer **Van Gerven**: Ik constateer dat dat heel duidelijk is afgesproken. Ik kijk even of mijn collega's dat letterlijk willen benadrukken. Ik constateer dat u er niet van op de hoogte was dat het ministerie er dus kennelijk veel aan gelegen was om langs de lijnen van het onderhandelakkoord en de concessieovereenkomst de onderhandelingen met de NS te starten of voort te zetten in maart 2013.

Mevrouw **Mansveld**: Wat het gegeven betreft dat het onderhandelakkoord en de concessie de basis waren: ja. Ik kan mij echter niet herinneren -- het komt mij op dit moment gewoon niet bekend voor -- welke relatie dat zou kunnen hebben met wat er op 20 maart gezegd zou zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan gaan wij weer naar een andere periode. Op 4 januari 2013 informeert u de Kamer over de punctualiteit van de Fyra, van de V250. U schrijft dat die gestaag verbetert en dat ook het aantal uitgevallen treinen flink is gedaald. De heer Manfellotto, die wij gisteren hebben gesproken, refereerde ook aan deze brief als voorbeeld van dat het de goede kant op ging, dat er een positieve trend was. Was u er op dat moment van op de hoogte dat met name NedTrain een enorme inspanning moest doen om al die ballen in de lucht te houden? Dat staat niet in die brief. Er staat wel dat



de punctualiteit toeneemt en de uitval minder wordt, maar niet dat daar een onevenredige inspanning voor nodig was.

Mevrouw **Mansveld**: Nee, daar was ik niet van op de hoogte. Het is voor mij ook niet relevant, want de betrouwbaarheid van de trein is een zaak van de vervoerder. Hoe die betrouwbaarheid wordt georganiseerd, is ook een zaak van de vervoerder. In welke mate er wel of geen onderhoud moet worden gepleegd of hoe dat door de vervoerder wordt georganiseerd, daar ben ik niet van op de hoogte.

Mevrouw **Bergkamp**: U informeert de Kamer wel over hoe het gaat met het materieel en met de dienst. Als je dan een tabel toont met een stijgende lijn qua betrouwbaarheid en schrijft dat de uitval naar beneden gaat, terwijl je daar niet bij vertelt dat daarvoor een onevenredige inspanning nodig is, dus dat aan de andere kant met man en macht wordt gewerkt om die dienst voor elkaar te krijgen, ontbreekt natuurlijk wel een deel van de puzzel. Dan kan de Kamer de indruk krijgen dat het hartstikke goed gaat met het materieel. Een andere waarheid was dat dat kwam door de inzet van heel veel mensen die zich de blubber werkten op dat moment.

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat dat twee verschillende zaken zijn. Het is belangrijk dat aan de eisen die gesteld zijn in de concessie, zoals de punctualiteit, wordt voldaan. De hoe-vraag is echter een vraag voor de vervoerder. Als een vervoerder ervoor kiest om veel onderhoud te doen of om de trein na een relatief laag aantal kilometers weer de garage in te laten gaan, om het zo maar te zeggen, is dat wat mij betreft aan hem. Voor mij is belangrijk wat het resultaat is van de inspanningen. Dat is namelijk de concessie.

Mevrouw **Bergkamp**: Als je deze informatie leest -- de heer Manfellotto heeft dat gisteren nog eens bevestigd -- kun je de indruk krijgen dat het heel erg goed gaat met die trein, als je de andere kant van het verhaal niet ook meeneemt in de brief aan de Kamer. Snapt u een beetje wat ik bedoel? Als je de brief leest, denk je: nou, de uitval wordt minder en de betrouwbaarheid

stijgt. Je ziet echter ook dat mensen bezig zijn om al die ballen in de lucht te houden, wat op een gegeven moment ook niet meer lukt.

Mevrouw **Mansveld**: Zoals ik zei, meet ik op wat er wordt gepresteerd op de rails. Hoe de vervoerder dat organiseert ...

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt dat geen onderdeel van het beeld van de feitelijke betrouwbaarheid van die dienst?

Mevrouw **Mansveld**: Nee. Ik vind dat je de feitelijke betrouwbaarheid meet op het spoor. Hoe die tot stand komt, welke inspanningen de vervoerder daarvoor levert, is aan de vervoerder.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u vindt ook niet dat de vervoerder dat aan u had moeten melden? U zegt dat u dat niet wist, dat u die informatie niet had.

Mevrouw **Mansveld**: Nee, ik vind niet dat de vervoerder dat aan mij hoeft te melden.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt dan dus ook dat u de Kamer daar niet over hoeft te informeren, dus dat de cijfers feitelijk misschien wel kloppen, maar dat de realiteit is dat het bijna niet vol te houden is. Uit de brief komt een soort positieve trend naar voren, terwijl die positieve trend gebaseerd is op een enorm kwetsbare onderstructuur van mensen die het bijna niet meer volhouden.

Mevrouw **Mansveld**: Ja, er was een positieve trend. Welke inspanningen de vervoerder daar zelf voor wil leveren of daarvoor kiest leveren, hoe hij organiseert dat de prestaties daadwerkelijk worden gehaald, vind ik een aangelegenheid van hem.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u vindt niet dat u daarmee een te positief beeld hebt laten zien?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, ik heb laten zien wat er feitelijk is gepresteerd. De inspanning daarvoor ligt niet bij de concessiehouder, maar bij de vervoerder. Ik was uiteindelijk blij dat er een positieve trend was. Hoe de vervoerder dat dan heeft georganiseerd, laat ik aan de vervoerder.

Mevrouw **Bergkamp**: U was dus blij op basis van de cijfers, niet wetende dat die cijfers gebaseerd waren op een heel kwetsbare structuur daaronder van mensen die het bijna niet meer vol konden houden.

Mevrouw **Mansveld**: Hoe de vervoerder, zoals ik al zei, zichzelf organiseerde ...

Mevrouw **Bergkamp**: Oké, u was blij met de positieve trend.

Dan gaan wij naar de periode van de definitieve stopzetting. U hebt al een paar keer iets gezegd over hoe het in die periode ging. Op 28 mei hebt u een dinerafspraak met de heer Descheemaecker, de hoogste baas van de Belgische spoorwegen, die aangaf dat hij wilde stoppen met de Fyra, de V250. Op dat moment is de NS nog bezig met het maken van analyses, hoorden wij gisteren van mevrouw Van Vroonhoven. Was het voor u denkbaar geweest dat de Belgen zouden stoppen en dat Nederland door zou gaan met de treinen?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb gevraagd om een gezamenlijke uitkomst. Ik heb ze ook verteld dat ik met beide een samenwerkingsovereenkomst had waar ze samen voor stonden. De vraag is wat dan de uitkomst zou zijn geweest, hoe het eruit had gezien. Het is niet gebeurd uiteindelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou het voor u bespreekbaar zijn geweest? Of was uw inzet echt gericht op "samen uit, samen thuis"?

Mevrouw **Mansveld**: Voor mij was "samen uit, samen thuis" belangrijk, omdat het hier over een grensoverschrijdende vervoersverbinding gaat.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Descheemaecker laat op 28 mei ook weten dat hij bereid is om binnen 36 uur een deal te sluiten, waarbij de NS drie treinen van de Belgische spoorwegen overneemt. In ruil daarvoor zou hij de zogenaamde "veiligheidskaart" niet trekken. Deze informatie hebben wij gevonden in de ambtelijke stukken. Hoe moeten wij precies begrijpen dat de heer Descheemaecker een deal wilde binnen 36 uur, dat de NS de drie treinen mocht overnemen en dat hij dan niet de V-kaart, de veiligheidskaart, zou trekken?

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat u dat aan de heer Descheemaecker moet vragen.

Mevrouw **Bergkamp**: U was bij dat gesprek. Sterker nog, het is u gemeld bij het diner.

Mevrouw **Mansveld**: De heer Descheemaecker heeft mij verteld hoe hij erin stond. Ik heb gezegd dat dat me een zaak leek die hij met de NS moest bespreken. Het was ook geen diner. Het was een korte afspraak, van een uur meen ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Een kort broodje, een klein broodje, of ook niet?

Mevrouw **Mansveld**: Er werd iets anders gegeten. Dat is ook al eerder gemeld, zo heb ik begrepen. Dat was voor mij de situatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij heeft het dus wel op deze wijze gezegd?

Mevrouw **Mansveld**: Hij heeft gesuggereerd dat dat tot de mogelijkheden zou kunnen behoren en ik heb hem verwezen naar de NS voor het voeren van dat gesprek.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat bedoelde de heer Descheemaecker met het trekken van de V-kaart, de veiligheidskaart?

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat u dat ook aan de heer Descheemaecker moet vragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u op dat moment niet aan hem gevraagd wat hij bedoelde?

Mevrouw **Mansveld**: Nee. Het is een kort gesprek waarin dit werd gemeld. Ik zeg met name "gemeld", omdat ik daar vervolgens niet op heb kunnen reageren. Ik heb gevraagd om een gezamenlijke uitkomst van de NMBS en de NS. De heer Descheemaecker heeft de moeite genomen om aan te geven wat het proces was dat hij ging lopen en wat de mogelijkheden nog waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Begreep u wat hij daarmee bedoelde?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, in de zin dat ik er niet verder op heb doorgevraagd. Ik vind het ook aan de heer Descheemaecker om uit te leggen wat hij bedoelde.

Mevrouw **Bergkamp**: Het stond wel in de ambtelijke terugkoppeling die wij in onze stukken hebben gevonden. Er is dus verder niet over gesproken, over wat de heer Descheemaecker bedoelde, en u hebt zelf ook niet de vraag gesteld wat hij nu eigenlijk bedoelde?

Mevrouw **Mansveld**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt net alsof het een soort onderhandelingsbegrip wordt, veiligheid.

Mevrouw **Mansveld**: Als dat al zo was, zou dat in een gesprek moeten gebeuren met de Nederlandse Spoorwegen en niet in een gesprek met mij.

Mevrouw **Bergkamp**: U bevestigt in elk geval dat de heer Descheemaecker dat gezegd heeft, dat hij niet de veiligheidskaart, de V-kaart, zou trekken als

de NS drie treinen zou overnemen. U zegt ook tegen deze commissie dat u niet weet wat hij daarmee bedoelde.

Mevrouw **Mansveld**: Hij heeft inderdaad gesproken over de drie treinen die overgenomen zouden kunnen worden door de NS. Hoe hij precies daarover heeft gesproken, wat de voorwaarden waren, kan ik me niet herinneren. Ik denk dat u dat aan de heer Descheemaecker moet vragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is in elk geval helder dat het voor u geen reden was om door te vragen. U hebt ook geen beeld bij wat hij daarmee bedoelde.

Mevrouw **Mansveld**: Nee. Ik heb geprobeerd om heel zuiver te blijven en de vraag daar te houden waar die beantwoord moest worden. Dat was bij de NS en de NMBS. Mijn belang was gezamenlijkheid daarin.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom daar straks nog even op terug in een andere context.

Op 30 mei 2013 wordt u er door uw ambtenaren over geïnformeerd dat de NS en de Belgische spoorwegen beide van plan zijn om te stoppen met de Fyra, en ook dat ze dat beide op 31 mei naar buiten willen brengen. Was u er op dat moment van op de hoogte dat er, eigenlijk namens de heer Dijsselbloem, een interventie plaatsvond bij de raad van commissarissen, namelijk dat er een verzoek werd gedaan om het bericht nog niet naar buiten te brengen en nog geen besluit te nemen? Was dat van tevoren met u afgestemd?

Mevrouw **Mansveld**: Ik weet niet precies op welk moment tot mij kwam dat de aandeelhouder, of de heer Dijsselbloem vanuit zijn aandeelhoudersrol, aan heeft gegeven dat hij wat meer informatie wilde, ook vanuit die specifieke rol. Ik kon dat echter volledig begrijpen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was of u van tevoren bekend was met het feit dat de heer Dijsselbloem via een ambtenaar intervenieerde in dat overleg van de raad van commissarissen.

Mevrouw **Mansveld**: Ik weet niet van de interventie in de raad van commissarissen. Die is mij niet bekend.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is dus niet van tevoren met u afgestemd?

Mevrouw **Mansveld**: Dat kan ik mij niet herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei tegen mij in dit verhoor dat u niet bekend was met de interventie tijdens de raad van commissarissen. Dan neem ik aan dat het ook niet van tevoren met u is afgestemd.

Mevrouw **Mansveld**: Nee, niet dat ik mij kan herinneren

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer hoorde u dat er een interventie was geweest?

Mevrouw **Mansveld**: Ik weet niet zeker of dat nog donderdagavond was, op 30 mei. Ik denk inderdaad dat het nog donderdagavond was, op 30 mei, maar het kan ook vrijdagochtend zijn geweest. Ik denk echter dat het donderdagavond was, op 30 mei. Ik heb dat voor kennisgeving aangenomen. Zoals ik al zei, kon ik me voorstellen dat je vragen kon hebben vanuit de aandeelhoudersrol.

Mevrouw **Bergkamp**: U had dat niet al eerder met de heer Dijsselbloem afgestemd?

Mevrouw **Mansveld**: Zoals ik al zei, niet dat ik me kan herinneren. Er gebeurde veel in die dagen. Dat is allemaal in een heel kort tijdbestek gebeurd. Ik weet niet of ik het ervoor of erna heb gehoord. Ik denk dat het erna is geweest. Het kan ook zijn dat het ervoor is geweest, maar dat weet ik niet meer precies. Het spijt mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hadden het er net over dat het doel "samen uit, samen thuis" is. Beide partijen stemmen af om op dezelfde dag naar buiten te treden. Vond u het niet vervelend dat dat door deze interventie niet meer kon?

Mevrouw **Mansveld**: Ik vond dat het wel nadelen had, omdat er dan een weekend tussen zit. Maar het is zoals het is.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat zegt u daar dan over tegen de heer Dijsselbloem? Het is zoals het is?

Mevrouw **Mansveld**: Als iemand mij uitlegt dat hij informatie nodig heeft en dat dat geen kwestie van weken is, maar waarschijnlijk van een korte termijn dan kan ik me dat voorstellen. Op dat moment wordt er nogal een besluit genomen. Het is dus wel prettig als iedereen dan het gevoel heeft dat hij voldoende geïnformeerd is.

Mevrouw **Bergkamp**: De reden van de interventie van de heer Dijsselbloem was dat hij te weinig informatie had?

Mevrouw **Mansveld**: Het was niet meer, in algemene zin, dan dat hij een aantal aanvullende vragen had. Dat is wat ik weet. Wat precies en hoe dat is gegaan, zult u aan de heer Dijsselbloem moeten vragen.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt niet aan hem gevraagd wat de reden was dat er geïntervenieerd werd, behalve dan informatie?

Mevrouw **Mansveld**: Aanvullende informatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was het enige?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, aanvullende informatie. Het kan zijn dat er een of twee zinnen bij zijn gezegd, maar dat kan ik me niet herinneren. Dat is



allemaal in heel korte telefoongesprekken gebeurd of in bijeenkomsten ... Wij hebben elkaar niet eens gezien die dag, want hij was er niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar hoe gaat zoiets dan? U hebt een plan. U hebt afgestemd. De NS en de NMBS hebben afgestemd om naar buiten te treden. Er komt een interventie. U begrijpt later dat dat is gebeurd. Hoe gaat zo'n gesprek dan? Gaat dat van "goh, u hebt geïntervenieerd, ja u wilt meer informatie, oké"? Is het zo? Of wordt er dan nog wat uitgebreider bij stilgestaan?

Mevrouw **Mansveld**: Er zijn natuurlijk een heleboel gesprekken tussen een heleboel partijen, waar ik niet bij ben. Hoe de directie van de NS met de raad van commissarissen communiceert en met de aandeelhouder of met de directeur binnen Financiën, daar ben ik niet bij. Op enig moment krijg ik die informatie. Ik kon me het voorstellen. Dan kunnen ze niet samen naar buiten, want het was voor de NMBS geen optie om later naar buiten te gaan omdat die een andere structuur heeft. De heer Descheemaecker had mij in geval uitgelegd dat hij na de vergadering van zijn raad van bestuur op vrijdag ook echt naar buiten moest, omdat hij niet zeker wist of hij dat langer uit kon stellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 3 juni wordt het besluit van de NS bekendgemaakt. Die treedt dan ook naar buiten met de mededeling dat zij stopt. Is er overleg geweest tussen u, de heer Dijsselbloem, de heer Asscher en de heer Samsom? Is er beraad geweest van tevoren, voorafgaand aan de ministerraad?

Mevrouw **Mansveld**: Er is op 30 mei heel kort gesproken en marge van het bewindspersonenoverleg. Daar was de heer Dijsselbloem niet bij, want die was niet aanwezig. Er is heel kort gesproken over de ingezette lijn met de heren Samsom en Asscher. Dat is een heel kort gesprek geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus niet om meer politiek draagvlak te krijgen? Het was gericht op het toelichten van de lijn die in de ministerraad zou worden besproken?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb met de fracties van de coalitiepartijen contact gehad over de lijn zoals die zich op dat moment leek af te tekenen. Daar leek draagvlak voor te zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom was dat overleg met de heer Samsom en de heer Asscher dan nog nodig? Waar ging dat gesprek over?

Mevrouw **Mansveld**: Er zijn op donderdagavond natuurlijk altijd voorbereidingen voor de ministerraad. En marge daarvan is dat meegegaan. Het was natuurlijk geen onderwerp dat tussen de soep en de aardappels doorging. Het was nogal een onderwerp op dat moment. Dan vind ik het volstrekt normaal dat je het daarover hebt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie waren daar allemaal bij?

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan me herinneren dat wij met zijn drieën waren, met enige ondersteuning.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was de ingezette lijn? U zei dat u het over de ingezette lijn had.

Mevrouw **Mansveld**: De ingezette lijn was de melding dat de NMBS wilde stoppen met het V250-materieel -- die had het voornemen, want dat was toen nog niet formeel besloten -- dat de NS ook dat voornemen had en dat er nog aanvullende informatie nodig was vanuit het aandeelhouderschap. Het was dus de beschrijving van de situatie en het besluit.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben van mevrouw Van Vroonhoven begrepen dat er door de NS wel een besluit was genomen, maar dat het door de interventie van de heer Dijsselbloem een voorgenomen besluit werd.

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat het totdat alle formele partijen hun zegen hebben gegeven altijd een voorgenomen besluit is. Daarom noem ik het NMBS-besluit tot de middag van 31 mei ook een voorgenomen besluit. Ook daar moest de raad van bestuur er formeel een klap op geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoort in zo'n formeel besluitvormingsproces ook dat een aandeelhouder daar een besluit over neemt en dat het vervolgens ook nog in de ministerraad wordt besproken? Op zich hebben die beide partijen niets te maken met het formele besluit van de NS om te stoppen.

Mevrouw **Mansveld**: Hoe de afspraken tussen de aandeelhouder en de raad van commissarissen en de raad van bestuur van de NS lopen, weet ik niet. Dat zult u aan de heer Dijsselbloem moeten vragen. Als zo'n ingrijpend besluit wordt genomen door twee organisaties en daarna uiteindelijk ook wordt bevestigd, is het heel goed dat het kabinet kijkt wat zijn rol is en wat zijn positie ten opzichte van zo'n besluit.

Mevrouw **Bergkamp**: Is in dat overleg dat u had met onder anderen de heer Samsom en de heer Asscher ook nog gesproken over het feit dat de NS drie maanden de tijd zou kunnen krijgen om het alternatieve vervoer verder uit te werken?

Mevrouw **Mansveld**: Dat kan ik mij niet herinneren. Het is echt heel kort geweest, en marge van een vergadering.

Mevrouw **Bergkamp**: Als u het zich niet kunt herinneren, ga ik daar niet op door.

Op 3 juni 2013 wordt dat besluit dus genomen door de NS-directie en op 4 juni spreekt u hier met de Kamer over. U zegt dan dat u het besluit van de NS verstandig vindt, zeker wat betreft de veiligheid en de betrouwbaarheid. Op welke wijze was de veiligheid in het geding?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb daar gezegd dat ik het besluit verstandig vond op basis van de informatie die op dat moment had. Die informatie had ik gehoord van de betrokken partijen. Daarin werden de woorden "veiligheid" en "betrouwbaarheid" gebruikt. Ik heb in de dagen daarna de rapporten gelezen die daaraan ten grondslag lagen. Toen bleek dat het met name ging om de betrouwbaarheid en de moeite die het zou kosten om daaraan te kunnen voldoen.

Mevrouw **Bergkamp**: U noemde veiligheid ook in die tekst. Op de informatie van welke partijen was dat gebaseerd?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb wat interviews gezien. Daarin is kort gesproken. Ik meen me te herinneren dat in de presentaties van de organisaties ook op enig moment het woord "veiligheid" is gebruikt. In die zin heb ik de woorden "veiligheid" en "betrouwbaarheid" gebruikt. Toen ik de informatie had uit het NS-rapport, de second opinion van Mott MacDonald, bleek nadrukkelijk dat het om de betrouwbaarheid ging.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hadden het net over het beeld dat in de Kamer werd geschetst. Als een staatssecretaris het woord "veiligheid" gebruikt, ontstaat er wel een bepaald beeld over de treinen. Uiteindelijk is in het rapport van Horvat, op basis van het onderzoek dat namens u is uitgevoerd, geconcludeerd dat de trein voldeed aan de wettelijke veiligheidsregels. Betekent dit dat u op dat moment te veel bent meegegaan in de mediaoptredens?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb, zoals ik al zei, het beeld dat ik op dat moment had verwoord, met woorden die toen gebruikt zijn. Ik heb ook gezegd dat ik dat deed met de informatie die ik toen had. In de dagen daarna kwamen alle rapporten vrij, ook de validatie van ARCADIS die was gedaan om te kijken hoe dingen gelopen waren, dus het technische rapport, het rapport van Mott MacDonald en nog een rapport dat door de NMBS was gemaakt, meen ik. Daaruit bleek dat hoofdzakelijk de betrouwbaarheid het probleem was.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus toen kon u dat beeld ook nuanceren. Volgens mij hebt u het daarna niet meer gehad over veiligheid in uw uitingen.

Mevrouw **Mansveld**: Ja, de rapporten waren daar volgens mij erg duidelijk over.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben het net even gehad over die veiligheidskaart van de heer Descheemaecker en het beeld dat daarmee wordt opgeroepen. U hebt het in uw informatie aan de Kamer gehad over veiligheid en betrouwbaarheid. Het lijkt wel alsof veiligheid een begrip is waar een beetje mee gespeeld kan worden -- wij merken dat ook in de verhoren -- vanwege het verschil tussen veiligheid en betrouwbaarheid. Snapt u dat wij dat beeld een beetje hebben als commissie, dat dat heel erg kan wisselen? U hebt er zelf ook last van gehad, begrijp ik.

Mevrouw **Mansveld**: Op het moment dat je die woorden gebruikt, denk ik dat het belangrijk is, zeker in de situatie die is ontstaan, om te weten op welk moment je over veiligheid praat, over een veiligheidsissue en op welk moment over betrouwbaarheid. Het is belangrijk dat je dat nuanceert. Dat geldt niet alleen in dit geval, maar volgens mij in de breedte bij veiligheid. Dat begrip speelt natuurlijk in een groot deel van mijn portefeuille een rol.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan gaan wij naar 4 juni. De heer Dijsselbloem heeft een televisieoptreden bij RTL Z. U hebt een dag daarvoor gezegd dat u het besluit van de NS verstandig vond. De heer Dijsselbloem zegt vervolgens dat het feit dat de Belgische spoorwegen stoppen voor hem geen reden is om dit ook halsoverkop te doen. Er lijkt dus een verschil te zijn. Er is ook een verschil, gezien de uitspraken. U zegt dat het verstandig is en het lijkt erop dat de heer Dijsselbloem het op dat moment in elk geval helemaal niet verstandig vond. Was dat nu een misverstand tussen u beiden? Hoe zit dat nu?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb niet naar die uitzending gekeken. Ik denk dat u vragen over de woorden van de heer Dijsselbloem aan de heer Dijsselbloem

moet stellen. Er doen zich echter zeer zelden misverstanden voor tussen mij en de heer Dijsselbloem. Ik kan me ook niet herinneren dat er op dat moment sprake is geweest van een misverstand.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u hebt de heer Descheemaecker ook geen excuses aangeboden voor het feit dat het beeld is opgeroepen dat NMBS de reden zou zijn geweest om de NS onder druk te zetten, dat er in die communicatie iets mis is gegaan? Dat hebt u dus niet gedaan?

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan mij niet herinneren dat ik daarvoor excuses heb aangeboden.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt geen contact gehad met de heer Descheemaecker, of dat nu via een brief is geweest of direct, om in elk geval uit te leggen dat dat gebaseerd was op een misverstand, dat de heer Dijsselbloem op dat moment onvoldoende aangesloten was?

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan mij niet herinneren dat ik daarover contact heb gehad met de heer Descheemaecker.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als de heer Descheemaecker dat zegt, dan klopt dat niet?

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan het me in elk geval niet herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is dan de uitleg van dat verschil, dat u het optreden van de NS verstandig vond en dat de heer Dijsselbloem zei dat hij dat besluit niet halsoverkop wilde nemen? Daar lijkt een verschil in te zijn.

Mevrouw **Mansveld**: Ik zei al dat u voor een toelichting daarop de heer Dijsselbloem moet bevragen. Het zijn zijn woorden. Je ziet dat wij nadrukkelijk een andere rol hebben en die ook actief hebben ingevuld in dit dossier.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is één kabinet, mevrouw Mansveld. Het is voor mensen die de berichtgeving volgen wel verwarrend dat ze op de ene dag horen dat de staatssecretaris zegt "het is verstandig" en op de andere dag horen "wij laten ons niet onder druk zetten van de Belgen". Je hebt toch eenheid van beleid als kabinet?

Mevrouw **Mansveld**: Natuurlijk, is er eenheid van kabinetsbeleid. Binnen dat kabinet vullen wij echter verschillende rollen in. Ik ben de concessieverlener van de Nederlandse Spoorwegen en de heer Dijsselbloem is de aandeelhouder van de Nederlandse Spoorwegen. In de contacten die hij vanuit die rol heeft gehad met de raad van commissarissen en de raad van bestuur heeft hij standpunten ingenomen waar ik niet bij betrokken ben, omdat ik heel zuiver probeer om de rol van concessieverlener in te vullen. Bottomline voor mij is dat er wat mij betreft geen misverstanden zijn geweest met de minister van Financiën. U vraagt mij naar dingen die hij gezegd zou hebben in een programma. Ik heb het programma niet gezien.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat het niet is gebaseerd op een misverstand, maar dat het is ontstaan.

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan me in ieder geval geen misverstand herinneren. Ik heb op basis van wat ik op dat moment wist de Kamer meegedeeld wat toen de stand van zaken was. De heer Dijsselbloem heeft iets gezegd op RTL Z. Uiteindelijk is er een paar dagen later een eenduidig kabinetsstandpunt gekomen, volgens mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik lees even een brief voor. Het is een mail aan de heer Descheemaecker van iemand van uw departement. Ik lees voor: "Beste Marc. Naar ik begrepen heb, heeft minister Dijsselbloem in de Belgische media gezegd dat de NMBS zich niet gehouden heeft aan afspraken met betrekking tot de communicatie over het Fyra-besluit. Ik wil je met deze mail wijzen op de communicatie die staatssecretaris Mansveld hierover gisteren heeft gedaan in de Tweede Kamer. Zij heeft daarin helder verwoord hoe het proces is verlopen vanaf vorige week dinsdag. Zij heeft helder uiteengezet

dat vanaf dinsdag duidelijk was dat binnen NMBS besluitvorming zou plaatsvinden op vrijdag en dat er vervolgens aansluitend een persbijeenkomst zou plaatsvinden. De uitspraken van minister Dijsselbloem hierover moeten op een jammerlijk misverstand berusten. Ik heb dit ook opgenomen met het ministerie van Financiën. Het is hun nu duidelijk hoe het proces daadwerkelijk is gelopen. Met vriendelijke groeten, (iemand van uw departement)."

Mevrouw **Mansveld**: Daar lijkt mij duidelijk uit te blijken dat de heer Dijsselbloem blijkbaar is gekend in de stappen die ik heb gezet als concessieverlener met de NS en de NMBS en dat hij via de raad van commissarissen later is aangehaakt. Ja, dat is ...

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net dat het geen misverstand was, maar iemand uit uw ambtenarij zegt dat het een misverstand is. Dat is niet de minste. Wij vinden het belangrijk, omdat de heer Descheemaecker heeft aangegeven dat dit heeft plaatsgevonden. Ik vroeg aan u of hij het mis had. Wij vinden het ook voor het beeld belangrijk om dit soort feiten naar boven te halen.

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat het belangrijk is om als er onduidelijkheden zijn, die uit de wereld te helpen.

Mevrouw **Bergkamp**: U was in elk geval niet op de hoogte van dit hele stuk in de geschiedenis.

Mevrouw **Mansveld**: Ik herinner het me in elk geval niet als misverstand.

De **voorzitter**: Ik wil zo even pauzeren, maar ik zie dat er nog een vraag is over dit punt.

De heer **Elias**: Ik heb nog een vraag over dat gesprek waar de heer Samsom bij aanwezig was. Dat ging zo snel. Ik miste een paar feitelijke details. Was dat tijdens een zogeheten "bewindspersonenoverleg"?



Mevrouw **Mansveld**: Het was en marge van een bewindspersonenoverleg.

De heer **Elias**: Was dat op het Torentje? Nee toch?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, dat was niet op het Torentje.

De heer **Elias**: Vindt dat meestal plaats op het departement van minister Asscher?

Mevrouw **Mansveld**: In dit geval was het volgens mij op het ministerie van Buitenlandse Zaken. Ik kan me het herinneren omdat het een andere locatie was.

De heer **Elias**: De heer Dijsselbloem was daar niet bij, begreep ik.

Mevrouw **Mansveld**: De heer Dijsselbloem was volgens mij niet aanwezig die avond.

De heer **Elias**: U zei dat het niet tussen de soep en de aardappels ging. Er zat ook ondersteuning bij. Ik neem aan dat dat ambtelijke ondersteuning was.

Mevrouw **Mansveld**: Nee, dat waren de PA's van de verschillende bewindspersonen.

De heer **Elias**: De PA's?

Mevrouw **Mansveld**: De politiek adviseurs, politiek assistenten.

De heer **Elias**: Wat werd daar precies afgesproken?

Mevrouw **Mansveld**: Wat ik zei over tussen de soep en de aardappels sloeg op het feit dat het een onderwerp is dat ook de ministerraad ingaat. Dit was een gewichtig onderwerp dat ook in de ministerraad is besproken. Naar aanleiding van alles wat er gebeurde, is er heel kort even gesproken over

wat er aan de hand was, meen ik me te herinneren. Het is een heel kort overleg geweest over de stand van zaken en over het feit dat de heer Dijsselbloem nog aanvullende informatie wilde. De politiek assistent van de heer Dijsselbloem was er volgens mij ook bij aanwezig. Het was een heel kort overleg over de koers en de stand van zaken op dat moment.

De heer **Elias**: Wij spreken dus over 30 mei, donderdagavond. Wat was op dat moment de koers?

Mevrouw **Mansveld**: De stand van zaken was dat er een voornemen was van de NMBS om te stoppen met de treinen en dat er een voornemen was van de NS om dat ook te doen, maar dat er nog aanvullende informatie nodig was en dat de NMBS niet anders dan op vrijdag naar buiten kon, maar dat dat voor de NS waarschijnlijk later zou worden. Niet meer en niet minder dan dat is er besproken.

De heer **Elias**: Het was dus veel meer informatie-uitwisseling dan dat daar een standpunt werd vastgelegd.

Mevrouw **Mansveld**: Ja. Er is ook kort gesproken over dat er gekeken moest worden naar wat de stappen erna zouden zijn. Omdat het zo kort was, moest ik ook echt diep terughalen dat dat overleg is gevoerd.

De **voorzitter**: Dan gaan wij nu wel pauzeren.

Het verhoor wordt geschorst van 13.50 tot 14.04 uur.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Mansveld, de commissie heeft een aantal vragen over toezicht. Op 18 januari 2013 voert uw inspectiedienst, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), naar aanleiding van het uit de dienst nemen van de Fyra een inspectie uit. U wordt op 19 januari per e-mail geïnformeerd over de bevindingen. De ILT meldt dat er een afdekplaat, een

afdekrooster, is bezweken, dat er problemen zijn met de deuren, dat er problemen zijn met de ijsophoping tegen de wielen en dat dat zelfs zou kunnen leiden tot ontsporing. Het zijn zogenaamde "veiligheidsissues". Hoe verklaart u dat een gecertificeerde en toegelaten trein te maken krijgt met dit soort veiligheidsissues?

Mevrouw **Mansveld**: Ik ben geen technicus. Ik kan niet beoordelen wat er daadwerkelijk is gebeurd en wat de impact daarvan is. Ik kan daar dus ook geen verklaring voor geven.

Mevrouw **Bergkamp**: De onderwerpen die wel onder uw verantwoordelijkheid vallen, zijn de certificering en het toelatingsproces. Ziet u daar zaken waarin u dingen verbeterd wilt hebben, kijkend naar de Fyra?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb me iets later natuurlijk wel de vraag gesteld of dit goed is gegaan. Hoe is de toelating gegaan, hoe is de certificering gegaan en hoe is het toezicht geweest? Die vragen heb ik neergelegd bij adviesbureau Horvat & Partners, om in elk geval de analyse van dat proces heel goed te krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij gaan daar straks nog wat meer op inzoomen. Nadat de NS medio 2013 besloot om te stoppen met de Fyra, zijn er Kamervragen gesteld. Een aantal daarvan betrof de vraag waarom de inspectie zelf niet naar die treinen kijkt. In de verhoren hebben wij gehoord dat de keuringsinstantie niet naar de afzonderlijke treinen heeft gekeken. De ILT heeft ook niet naar de afzonderlijke treinen gekeken. Het rapport van Horvat waaraan u refereert, stelt dat de inspectie zelf geen treinen mag keuren. Wij hebben gesproken met de heer Borger van de keuringsinstantie van Lloyd's en ook met inspecteur Herwaarden en die zeggen dat er natuurlijk wel naar die treinen gekeken mag worden, dat die natuurlijk geïnspecteerd mogen worden. Hoe zit dat nu eigenlijk?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb Horvat gevraagd hoe het nu eigenlijk zit, of het proces goed is doorlopen, of iedereen heeft gedaan wat hij moest doen en of

er, als dat niet het geval was, een andere uitkomst was geweest dan de uitkomst die er ligt. Het antwoord van Horvat dat er geen andere ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Mansveld ...

Mevrouw **Mansveld**: Ik wil echt even dit kader gezet hebben om vervolgens tot de beantwoording over te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké, daar geef ik u de gelegenheid voor.

Mevrouw **Mansveld**: Dank u wel. Het is een proces dat voor deel in Europese wetgeving is vastgelegd. Inderdaad mogen de individuele inspecties van de landen binnen Europa formeel geen werk overdoen. Willen zij daadwerkelijk gaan kijken en fysiek gaan inspecteren, moet er sprake zijn van "justified doubt", gereede twijfel. Dat de inspectie dat niet heeft gedaan, wetende dat Lloyd's zijn traject goed doorlopen heeft, is dus een onderdeel van de manier waarop de toelating van een type plaatsvindt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is goed dat u ook het bredere kader schetst. Het is inderdaad voor een groot gedeelte gebaseerd op Europese wet- en regelgeving. Er is echter onduidelijkheid ontstaan over de vraag of de inspectie nu wel of niet naar die treinen mag kijken. Mevrouw Thunnissen van de ILT zei dat dat niet mag. De heer Van Herwaarden, inspecteur, zei dat dat wel mag. De heer Borger van Lloyd's Nederland zei dat dat wel mag. Als ik de wet erbij haal, zie ik dat er staat dat men geen controles mag eisen die reeds zijn uitgevoerd. Er is dus een grijs gebied waarin je waarschijnlijk wel naar die treinen mag kijken. In het rapport van de audit die in opdracht van u is uitgevoerd, staat dat het niet mag. Mijn vraag aan u als overkoepelend persoon is hoe het nu zit. Mag de ILT nu wel of niet naar treinen kijken?

Mevrouw **Mansveld**: De ILT mag naar treinen kijken op momenten dat er sprake is van onderbouwde twijfel bij haar dat er ergens eerder in het proces iets niet goed gegaan zou zijn. Dat heeft de ILT niet vastgesteld bij de

certificeringsinstantie Lloyd's, de zogeheten notified body (NoBo). In die zin heeft de ILT dus niets achterwege gelaten.

Mevrouw **Bergkamp**: In het auditrapport staat dat de inspectie zelf geen treinen mag keuren. Er staat niet de nuance in die u nu aangeeft, namelijk dat het bij gereede twijfel wel mag. Dat is het rapport dat uiteindelijk naar de Kamer is gegaan.

Mevrouw **Mansveld**: De nuance komt voort uit de aanbevelingen met betrekking tot Europese regelgeving. Daar staat in wat ik zojuist zei.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn Kamervragen gesteld, namelijk of de ILT nu wel of niet naar die treinen mag kijken. In opdracht van u wordt er een audit uitgevoerd. In het kader daarvan wordt gezegd dat de inspectie zelf geen treinen mag keuren. U vertelt nu een wat genuanceerder verhaal, namelijk dat het bij gereede twijfel wel mag. Met die auditrapporten, die ook naar de Kamer zijn gestuurd, heeft de Kamer de indruk gekregen dat de ILT helemaal niet naar die treinen mag kijken.

Mevrouw **Mansveld**: De ILT mag inderdaad niet zomaar naar die treinen kijken. Dat mag op het moment dat de notified body, in dit geval Lloyd's, aantoonbaar iets niet juist gedaan zou hebben in het proces. Dat heeft de ILT niet vastgesteld, dus had zij geen reden om naar de treinen te kijken.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag is niet of de ILT wel of geen reden had. Ik had een vraag naar aanleiding van Kamervragen, waarin werd gevraagd of de ILT naar de treinen mag kijken. Er is een audit uitgevoerd en in het kader daarvan werd gezegd dat de inspectie zelf geen treinen mag keuren. U vertelt een wat genuanceerder verhaal. Dat staat niet in de audit en dat is ook niet opgenomen in de antwoorden aan de Kamer. Mijn vraag is of de Kamer dan wel goed is geïnformeerd.

Mevrouw **Mansveld**: Ja, de Kamer is goed geïnformeerd. Het enige moment waarop de ILT dat mag, is als dat zij de toelating van de treinen bevestigt,

dus bij de typegoedkeuring. Op dat moment kan zij bekijken of er gerede twijfel is in het eerdere traject. Dat is niet aan de orde geweest, dus had de ILT verder geen reden om naar de treinen te kijken en dus klopt ook het antwoord uit de audit.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat staat dus niet in de informatie die via de audit naar de Kamer is gegaan. Daar staat dus niet in: er was geen gerede twijfel aanwezig bij de ILT, waardoor er niet is gekeken naar de treinen. Sterker nog, Horvat zegt dat er te weinig toezicht is geweest op de inspectie. Horvat heeft dus niet aangegeven in het auditrapport dat de ILT ernaar had kunnen kijken bij gerede twijfel, maar er was geen gerede twijfel. Dat is toch een belangrijk deel van de informatie die ontbreekt.

Mevrouw **Mansveld**: Ik ga proberen om duidelijk te zijn. De twijfel gaat over de vraag of Lloyd's zijn werk heeft gedaan. Dat is veel eerder in het proces. Als de vergunning is verleend, heeft de inspectie geen reden om naar de treinen te kijken, behalve in haar toelatingsrol en handhavende rol als zich een veiligheidsissue zou voordoen.

Mevrouw **Bergkamp**: Met de inspecteur-generaal van de ILT hadden wij ook een soort discussie over de vraag of er nu wel of niet naar de treinen gekeken mag worden. Ik stel wel vast dat de nuance die u aangeeft niet in het auditrapport staat. Dat is het rapport dat naar de Kamer is gestuurd, ook in reactie op vragen die de Kamer heeft gesteld. U zegt dus dat als er gerede twijfel is, kijkend naar de keuringsinstantie, de ILT wel degelijk mag kijken naar de treinen.

Mevrouw **Mansveld**: Ik herhaal het nogmaals. Ik denk dat wat u zegt klopt. Het moment waarop de ILT mag kijken, is niet het moment waarop in de audit wordt gestuurd. Het enige moment is als de ILT toelaat en dan het vermoeden zou hebben dat door Lloyd's niet goed is gewerkt. Die gerede twijfel was er niet en dan mag de ILT ook niet aan de treinen zitten.

Mevrouw **Bergkamp**: Nogmaals, dat is niet wat in het auditrapport staat. Dat is niet de informatie die naar de Kamer is gegaan. Met uw aanvulling hebben wij, denk ik, het beeld compleet van wat nu wel en niet mag.

Wij gaan naar 14 januari 2015. Dan stuurt minister Kamp de Kamer mede namens u een brief met aantal kritische opmerkingen over keuringsinstanties als Lloyd's. De brief gaat over commerciële organisaties die in opdracht van een fabrikant keuringen uitvoeren. Dat kan effect hebben op het bijvoorbeeld zo goedkoop mogelijk kunnen werken. Ziet u daar nog risico's in? Die notified bodies, die keuringsinstanties, spelen ook een rol bij de toelating van treinen. Sterker nog, de ILT baseert zich op de informatie van die instanties.

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan me niet meer de hele tekst van de brief voor de geest halen. Ik vind het belangrijk dat risico's die zich daar voordoen, ook direct op Europees niveau worden aangekaart. De notified bodies zijn certificeringsinstanties op Europees niveau. Ik vind het belangrijk om ervoor te zorgen dat iedereen zodanig handelt dat de volgende partij erop kan vertrouwen dat er goed is gehandeld. Als daar al kritiek op zou zijn, vind ik dat dat Europees aan de kaak gesteld moet worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Europees, niet ook nationaal? Uiteindelijk werkt Nederland ook met keuringsinstanties. Je kunt natuurlijk ook best goed kijken naar de kwaliteit ervan en naar de handhaving. Daar zou de ILT nog wel wat meer bovenop kunnen zitten.

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat het belangrijk is dat de 28 inspecties in Europa er allemaal voor zorgen dat de notified bodies hun werk goed doen en daar ook op toezien.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag aan u was ook of u er risico's in ziet voor de kwaliteit van die controles, omdat het gaat om keuringsinstanties die een commerciële insteek hebben.

Mevrouw **Mansveld**: Dat kan ik de breedte niet overzien. Ik vind de constatering dat dat risico er zou kunnen zijn, wel belangrijk om mee te

nemen. Dat is precies waarom ik het binnen de toelating van de V250 belangrijk vond dat Horvat keek naar het gehele proces. Dat was natuurlijk direct de vraag toen er sprake was van zo'n groot veiligheidsincident, dus hoe het traject daarvoor was gegaan met betrekking tot typegoedkeuring en keuring van de diverse individuele treinstellen en de rollen van iedereen.

Mevrouw **Bergkamp**: U beantwoordt mijn vraag nog niet helemaal. U zegt dat u het in Europa wilt bespreken. Het is goed dat er sprake is van afstemming. Hebt u zelf zorgen? Ziet u zelf risico's?

Mevrouw **Mansveld**: Dan wordt het toch een als-danbewering. Als een keuringsorganisatie niet goed zou functioneren of niet goed zou werken, kan dat consequenties hebben die de veiligheid kunnen beïnvloeden. Dat is een vooronderstelling van mij. Ik kan die risico's op dit moment niet overzien.

Mevrouw **Bergkamp**: U wilt dit wel in Europa bespreken, maar u weet nog niet wat u ervan vindt.

Mevrouw **Mansveld**: Nee. Ik heb net gezegd dat ik het belangrijk vind dat als daar serieuze twijfels over zijn, die aan de kaak worden gesteld in Europa. Op dat moment is het natuurlijk ook belangrijk dat de 28 individuele inspecties die ik net noemde steeds weer kritisch kijken of het werk vóór hen goed is gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u twijfels of zorgen? Het is belangrijk om te weten wat u als bewindspersoon vindt.

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb de brief gestuurd, samen met de heer Kamp. Zoals ik al zei, kan ik me de tekst van de brief zo niet voor de geest halen.

Mevrouw **Bergkamp**: De brief van Kamp gaat over verschillende rijksinspecties, waaronder de ILT. Die gaat dus ook over uw inspectie. Maar u weet niet of u zelf ook risico's ziet of zorgen hebt. Het doel van die brief is om die zorgen te delen.



Mevrouw **Mansveld**: Als die zorgen geconstateerd worden, moeten die inderdaad gedeeld worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u constateert ze zelf niet?

Mevrouw **Mansveld**: Op dit moment ben ik niet bekend met de zorgen. Ik herinner me niet wat daarover in de brief staat.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent niet bekend met de zorgen, dus u hebt geen zorgen?

Mevrouw **Mansveld**: Nou, dat wil ik niet zeggen. Ik wil met alle plezier de brief lezen of inzien. Als ik dat heb gedaan, kan ik uw vraag beantwoorden.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is een brief die ook namens I en M is gestuurd. Als u de brief niet kent, lijkt me het niet nodig om daarover nu van gedachten te wisselen. Als uw inzet is om het in Europa te bespreken, lijkt het me in elk geval goed te weten of er risico's of zorgen zijn. Dat is in elk geval een vraag van de commissie.

Er is nog iets wat komt uit Europa, namelijk de technische pijler van het vierde spoorpakket. Die is u wel bekend, denk ik. Wat voor gevolgen heeft die nu voor het vergunningsproces?

Mevrouw **Mansveld**: De vierde pijler, die nog steeds niet is vastgesteld, heeft een technisch deel en een marktdeel. Ik heb begrepen dat daarin wordt gekeken naar de certificering en toelating van het materieel, maar ook naar vergunningverlening. Ik denk dat het belangrijk is dat dat proces wordt geoptimaliseerd. Ik heb wel een les getrokken uit verslag van Horvat en uit het toelatingsproces voordat de ILT toelaat. Er worden Europees veiligheidscriteria vastgesteld, basisveiligheidscriteria. In die criteria wordt echter heel weinig gezegd over betrouwbaarheid. De vraag is of daar al eerder eisen aan gesteld moeten worden. Dat zou natuurlijk ook de bouw en de specificatie van de bouwer kunnen beïnvloeden. Ik vind het belangrijk dat

in de technische pijler van het vierde spoorpakket met name ten aanzien van de toelating van materieel, vergunningverlening en certificering meer wordt gekeken naar het fenomeen betrouwbaarheid en niet alleen naar basisveiligheid. Daarom heb ik de technische pijler van het vierde spoorpakket ook omarmd.

Mevrouw **Bergkamp**: U omarmt hem. De technische pijler heeft echter nog meer gevolgen. U zegt dat betrouwbaarheid belangrijk is en dat die wordt geoptimaliseerd. De technische pijler van het vierde spoorpakket heeft nogal veel gevolgen voor de ILT. Kunt u eens toelichten wat de gevolgen daarvan voor de ILT zijn?

Mevrouw **Mansveld**: Die heb ik zo niet paraat. Ik weet ook niet precies op welke gevolgen u doelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Onderdeel daarvan is dat er een Europees spooragentschap komt, dat in de voorstellen de vergunningverlening voor het materieel overneemt. Een belangrijke taak van de ILT gaat dus naar Europa. Ik zal het verhaal even afmaken. Mevrouw Thunnissen van de ILT zei in het verhoor: wees gewaarschuwd, Tweede Kamer, als jullie er wat mee willen dan moeten jullie dat proces nu beïnvloeden. Mijn vraag is of mevrouw Thunnissen u die waarschuwing ook heeft gegeven en of u zich realiseert dat dat een behoorlijke impact heeft op het huidige vergunningsproces.

Mevrouw **Mansveld**: Dank voor de geheugensteun. Ik weet waarover u het hebt. Het betekent inderdaad dat het naar de ERA, de European Railway Association, zal gaan. Op zich zie ik daar geen slechte ontwikkeling in. Ik denk dat het goed is dat wij harmonisatie en uniformering krijgen. Treinen rijden immers de grens over. Dat geldt voor alle treinen. Je ziet steeds meer dat er voor reizigers- en goederenvervoer internationale corridors ontstaan. Ik vind het belangrijk dat dat steeds meer op één plek gebeurt. Tegelijkertijd zijn er t de al genoemde 28 inspecties die binnen de verschillende landen toezien op de treinen die daar rijden. Daar moeten zij op toezien en handhaven. Het verleggen van zaken kan een aantal voordelen hebben. Je

zult echter ook heel goed moeten kijken wat de neveneffecten zijn op je eigen inspectie en hoe je dat invult.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt het een positieve ontwikkeling?

Mevrouw **Mansveld**: Op zich vind ik dit een positieve ontwikkeling.

Mevrouw **Bergkamp**: Het betekent wel dat de vergunningverlening meer op afstand komt te staan in de praktijk.

Mevrouw **Mansveld**: Het betekent tegelijkertijd dat de vergunningverlening wordt gecentraliseerd en dat alle kennis daarover wordt gecentraliseerd. Ik vind echter wel dat de eigen inspecties, waaronder de ILT, daar een bepaalde invloed op moeten kunnen houden. Zij zijn immers degenen die nationaal in de verschillende landen het toezicht moeten houden en moeten handhaven. Ik vind het dus wel heel belangrijk dat de lijn die er is heel goed geborgd wordt. Anders vind ik het geen goede ontwikkeling.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft mevrouw Thunnissen dit ook met u besproken? Heeft zij gezegd: let erop dat dit eraan komt en als u daar nog wat in wilt wijzigen dan ...

Mevrouw **Mansveld**: Ja, wij hebben een staf eens in de zoveel tijd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dit onderwerp is daar dus ook in besproken?

Mevrouw **Mansveld**: Wij hebben hier kort over gesproken. Vandaar dat het fijn was dat u mij even op weg hielp.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat doen wij graag. Het is een groot en breed dossier over heel veel jaren. Uw reactie is helder.

Laten wij kijken naar dat onderzoek, naar het rapport van Horvat. Dat is op 30 januari 2014 gekomen. De ILT heeft op een gegeven moment een verbeterprogramma gemaakt, een verbeterrapport. U hebt daar ook een brief

over gestuurd aan de Kamer, op 1 juni. Dat is nog niet zo lang geleden. In die brief staat wat er nu is gebeurd met de aanbevelingen en opmerkingen van Horvat en hoe de ILT daarmee is omgegaan. Het is een brief van 1 juni, dus van bijna anderhalf jaar nadat het rapport van Horvat is verschenen. Waarom heeft dat zo lang geduurd?

Mevrouw **Mansveld**: Het is bijna anderhalf jaar, namelijk vijftien maanden, later. De ILT had zelf al een aantal audits lopen en was met een verbeterproces bezig. Toen kwam het rapport van Horvat. Gaande het proces van verbetering op een aantal eigen audits is dit proces daaraan toegevoegd. Er is gekeken hoe de brede implementatie daarvan bij de ILT kon plaatsvinden. Dat gaat niet in twee maanden. Het zijn over het algemeen processen die doorlopen moeten worden. Het lijkt dan altijd of een jaar of vijftien maanden lang is, maar over het algemeen heb je tijd nodig om processen te borgen. Soms heb je daar zelfs organisatieveranderingen voor nodig. Op die manier is het gegaan. Ik denk dat het goed is om aan te geven dat dat een ongoing proces is. Dat vind ik nog veel belangrijker. Het is heel makkelijk om iets te implementeren in je organisatie en te zeggen dat het gebeurd is. Wat ik veel belangrijker vind, is dat de organisatie zich blijft ontwikkelen en steeds opnieuw bekijkt of wat geborgd is daadwerkelijk goed geborgd is en of er geen nieuwe zaken nodig zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat het feit dat het wat lang heeft geduurd ook te maken heeft met de cultuur, de organisatie en de implementatie en dat het in feite een ongoing proces is met die verbeteringen. In uw brief van 1 juni 2015 -- het is een vrij korte brief -- staat een aantal verbetermaatregelen. Er is ook een rapport van de ILT. Is dat rapport van de ILT ook naar de Kamer gestuurd?

Mevrouw **Mansveld**: Dat is een intern rapport van de ILT en dat soort rapporten stuur ik niet naar de Kamer. Ik vond het wel belangrijk om deze brief te sturen, omdat ik in een eerdere brief had geschreven dat de implementatie plaats zou vinden. Ik vind het dan wel belangrijk om te melden

dat de implementatie daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Dat is tenminste hoe ik probeer om met de Kamer te communiceren.

Mevrouw **Bergkamp**: En daarbij is niet nodig om het onderliggende rapport ook mee te sturen?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, niet altijd. Als dat interne rapporten zijn over een organisatie, worden die niet meegestuurd.

Mevrouw **Bergkamp**: U ziet het als een intern rapport van de ILT?

Mevrouw **Mansveld**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: In uw brief gaat u in op drie onderwerpen. Het eerste is de personele scheiding tussen vergunningverlening en handhaving. Dat was ook een aanbeveling van Horvat. De ILT voert twee taken uit, maar dat zou procedureel wat beter geregeld moeten worden. Het tweede onderwerp betreft verbetering van het toezicht op de keuringsinstanties en het derde is de betrouwbaarheid van het vervoerssysteem. Dat is het stuurgroep-plusverhaal waar wij het net over hadden. In het rapport van Horvat staan nog veel meer bevindingen. In uw brief schrijft u niet hoe er wordt omgegaan met de inrichting van vergunningsproces, gezien de lessons learned van de Fyra. Waarom niet?

Mevrouw **Mansveld**: Wat ik met de Kamer deel, is het feit dat het geborgd wordt en veranderd is. Hoe de inspectie haar processen anders inricht, vind ik aan de organisatie. Ik vind het wel belangrijk dat het wordt gemeld aan de Kamer. Ik weet niet of de manier waarop de borging plaatsvindt, namelijk door processen en afdelingen te scheiden en de communicatie op een bepaalde manier te laten plaatsvinden, relevante informatie is voor de Kamer.

Mevrouw **Bergkamp**: U kiest er wel voor om het proces ten aanzien van het scheiden van vergunningen en handhaving te melden aan de Kamer. Dat is

ook iets procedureels, iets wat aan de organisatie is. Waarom gaat u niet in op wat u, kijkend naar de Fyra, hebt geleerd ten aanzien van het vergunningsproces?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb aangegeven welke hoofdlijnen zijn uitgezet binnen de ILT. Het is mijn afweging om de informatie aan de Kamer zodanig te laten zijn dat men ziet dat de implementatie heeft plaatsgevonden. Ik denk dat het debat met de Kamer over de brief nog moet plaatsvinden. Als de Kamer behoefte heeft aan toelichting op de manier waarop de lijnen lopen, kan ik die toelichting tot op zekere hoogte geven in het debat.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap het vervolgproces. Ik vraag u echter waarom u in de brief geen aandacht besteedt aan het vergunningsproces. Er is ook een aantal wijzigingen bij de ILT ten aanzien van vergunningverlening en toelating. Dat is niet alleen een procedureel iets, dat is ook echt een belangrijk inhoudelijk ding: hoe ga je als ILT om met het vergunningsproces, het toelatingsproces, kijkend naar de Fyra? Waarom is dat niet in de brief behandeld?

Mevrouw **Mansveld**: Het is mijn afweging geweest om de punten waarvan ik van de ILT heb gehoord dat ze geïmplementeerd zijn, op deze wijze aan de Kamer te melden.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus het advies van de ILT zelf om deze drie punten te noemen en het niet te hebben over het vergunningsproces?

Mevrouw **Mansveld**: De ILT adviseert niet zozeer, maar laat mij weten wat zij heeft geïmplementeerd en op basis van welke taak zij dat heeft gedaan. Ik zal in elk geval checken of daar nog een aanvulling op komt.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten wij het even hebben over dat vergunningsproces. U stelt in de brief vast dat de inspectie adequaat opvolging heeft gegeven aan de bevindingen van Horvat. Ten aanzien van het vergunningsproces -- dat is natuurlijk een belangrijk onderwerp voor deze

commissie -- zien wij dat de ILT niet naar de afzonderlijke treinen heeft gekeken. In de verbetermaatregelen van de ILT zien wij dat er eigenlijk wordt gezegd: wij gaan geen risicoanalyse doen, wij gaan geen formele instrumenten meer doen en wij gaan nog meer vertrouwen op de keuringsinstantie. Als wij dat verbeterrapport van de ILT lezen, kijkend naar de lessons learned uit het Fyra-project, lijkt het erop alsof de ILT minder gaat doen in plaats van meer.

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk niet dat de ILT minder gaat doen. Ik denk dat de ILT zaken anders gaat doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat gaat zij dan anders doen, mevrouw Mansveld?

Mevrouw **Mansveld**: Zij gaat op een andere manier invulling geven aan de processen zoals u die beschrijft, waarbij nog steeds de borging plaatsvindt dat het goed gebeurt. Het bekijken van de afzonderlijke treinstellen is natuurlijk nooit aan de orde geweest bij het inschrijven in het nationaal vervoerregister, omdat ook daarbij wordt aangegeven dat de specificaties kloppen. Dan is het inschrijven van die treinstellen een administratieve handeling voor de ILT. In dit voorbeeld gaat zij dat niet anders doen. Risicoanalyses hebben betrekking op toezicht en handhaving, bijvoorbeeld ten aanzien van treinen. Dat kan echter ook bij bedrijven in de chemische sector zijn. Dat is risicogestuurd, gebaseerd op de risicoanalyse. Bij de V250-treinen ging het over een toelatingsproces. Dat is een andere procedure dan de procedures waarop de risicoanalyse van de ILT van toepassing is.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch gebeurt er iets opvallends. Ik ga nog even naar uw brief van 1 juni 2015. U gaat in op drie onderwerpen, maar niet op het vergunningsproces, terwijl dat het hoofdonderwerp was van het rapport van Horvat. Dan is het toch raar dat je in de brief waarmee je de Kamer informeert niets over dat vergunningsproces zegt? Je zou ook kunnen aangeven: wij gaan niet echt grote dingen veranderen, het blijft bij het oude. Er staat nu helemaal niets in de brief over het vergunningsproces.

Mevrouw **Mansveld**: De brief gaat over de implementatie van de onderwerpen die ik daarin noem.

Mevrouw **Bergkamp**: Het rapport-Horvat gaat over het vergunningsproces. U informeert de Kamer op 1 juni over wat er is gebeurd met de aanbevelingen en dan gaat het niet over het vergunningsproces, maar over een aantal andere onderwerpen.

Mevrouw **Mansveld**: Wat betreft het vergunningsproces an sich was de conclusie van Horvat dat dat zodanig gelopen is dat als de zaken geïmplementeerd zouden zijn, dat niet tot een andere uitkomst geleid zou hebben. Deze brief gaat specifiek over de implementaties die door de ILT zijn gedaan en waar zij mij over heeft bericht. Ten aanzien van de vergunningverlening ben ik me, zoals ik al zei, er niet op de manier van bewust zoals u dat meldt. Wellicht dat daar nog informatie over komt.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u een aantal verhoren gezien, specifiek over certificering en toelating? En, zo ja, zijn daar nog ideeën uit ontstaan, aanbevelingen, over dingen die de ILT anders zou moeten gaan doen?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb één verhoor deels meegekregen en dat ging hier niet over. Ik heb een ander verhoor deels gezien, maar dat ging ook niet specifiek hierover. Verder heb ik helaas geen tijd gehad om al de uren die u hierin hebt gestopt terug te kunnen kijken.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij zijn natuurlijk wel benieuwd naar welke verhoren u wel hebt gekeken.

Mevrouw **Mansveld**: Dat kan ik u vertellen, dat is geen enkel probleem. Ik heb in de auto een stukje van het verhoor van Descheemaecker gezien op mijn iPad. Ik had toen tijd om ernaar te kijken, omdat het op een vrijdag was toen ik terugging naar mijn woonplaats. Ik heb ook een deel van het verhoor van mijn collega mevrouw Melanie Schultz teruggekeken.



Mevrouw **Bergkamp**: Laten wij kijken naar het hele certificerings- en toelatingsproces en naar de verbeteracties van de ILT. Een van de opmerkingen van Horvat was dat er te weinig is gekeken naar de stukken onder de certificering, naar de onderbouwing. Er is opgemerkt of er niet meer gekeken zou moeten worden naar de risicoanalyse. Er is best een aantal opmerkingen gemaakt in het rapport van Horvat. Als de commissie ziet wat de ILT daar uiteindelijk mee gaat doen, lijkt het echt oprecht alsof die minder gaat doen. Wij willen heel graag van u horen of u dat deelt en of u vindt dat de ILT meer of anders zou moeten werken.

Mevrouw **Mansveld**: Zoals ik al zei, is mijn indruk niet dat de ILT minder gaat doen. Mijn indruk is dat de ILT anders gaat werken.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u dat dan toelichten? Wat gaat de ILT anders doen?

Mevrouw **Mansveld**: Dat is voor een deel aan de ILT zelf, intern. Ik vind het belangrijk dat zij daar een audit op heeft gedaan en dat ze die processen verandert. Ik heb ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga u even onderbreken, want wij moeten geen dingen onhelder laten zijn. U zegt heel duidelijk dat zij niet minder gaat doen, maar dat zij andere dingen gaat doen of het anders gaat doen. Dan vraag ik aan u wat zij dan anders gaat doen en dan zegt u: dat is aan de ILT. Ik wil heel graag van u horen wat de ILT dan anders gaat doen.

Mevrouw **Mansveld**: De ILT is voor vergunningverlening, toezicht en handhaving.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat weten wij.

Mevrouw **Mansveld**: Hoe de inspectie zelf haar processen in de organisatie borgt, laat ik aan haar. Ik vind het belangrijk dat zij wat zij doet zodanig doet dat dit het beoogde effect heeft. Dat ik de interne processen niet ken ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u weet in elk geval wel dat ze niet minder gaan doen.

Mevrouw **Mansveld**: Dat is wat de ILT mij gemeld heeft, dat zij het zodanig gaat doen dat het past bij de adviezen die zijn gegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik neem aan dat u zich wel hebt verdiept in wat de ILT dan anders gaat doen. Wat gaat zij dan anders doen?

Mevrouw **Mansveld**: Dat heb ik in een brief aangegeven, namelijk dat ze op een aantal punten de implementatie voor elkaar heeft ...

Mevrouw **Bergkamp**: Specifiek over het vergunningsproces.

Mevrouw **Mansveld**: Zoals ik al zei, staat dat niet in de brief. Ik verwacht daar nog informatie over. Die is mij op dit moment niet bekend. Ik kan dat op dit moment hier nu niet reproduceren.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben het vandaag over het vergunningsproces. Als wij kijken naar het hele systeem van certificeren en toelaten, is een belangrijke vraag of wij dat met elkaar goed hebben georganiseerd zodat er veilige en betrouwbare treinen uit dat proces kunnen komen. Wij hebben gezien dat er bij de Fyra veel problemen zijn ontstaan. Ik wil u heel graag vragen of u zelf nog input heeft vanuit uw verantwoordelijkheid als bewindspersoon ten aanzien van de vraag hoe dat proces nog verbeterd zou kunnen worden.

Mevrouw **Mansveld**: Niet vanuit mijn positie als bewindspersoon. Ik vind het belangrijk dat Horvat getest heeft hoe het hele proces is gegaan, hoe de vergunning voor indienststelling is verleend en hoe Lloyd's terugkijkend heeft geopereerd. Voor zover ik kan zien -- daarom vertrouw ik ook op de uitkomst van het rapport van Lloyd's en daarom heb ik het laten toetsen -- zijn er punten die verbetering behoeven. Lloyd's heeft gezegd dat dat er een aantal

zijn. De implementatie daarvan vindt plaats. Daarom heb ik de stuurgroep-plus ingesteld, om ervoor te zorgen dat het integraal bekijken op een ander niveau plaatsvindt. Ik vind het belangrijk dat wij met name Europees bij de technische pijler van het vierde spoorpakket bekijken of wij stappen vooruit kunnen zetten. Uiteindelijk blijkt dat het proces op zich goed is verlopen. Dat laat natuurlijk onverlet dat er altijd stappen vooruit te zetten zijn -- dat heb ik net al gezegd -- met name waar het gaat om de betrouwbaarheid op Europees niveau.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat geeft u de commissie in ieder geval mee als een lesson learned van de Fyra, dat er een aantal dingen op Europees niveau moet worden geregeld rond de betrouwbaarheid, dat het proces eigenlijk aan de ILT is, dat u een onderzoek hebt laten uitvoeren waar een aantal aanbevelingen uit zijn gekomen, dat u over het belangrijke proces van vergunning en toelating nog een debat met de Kamer hebt en dat u daar misschien nog finetuning verwacht. U zult ook nog met de ILT overleg gaan, specifiek over het vergunningsproces.

Mevrouw **Mansveld**: Ja.

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

De heer **Elias**: Ik heb nog een vraag die een beetje samenhangt met die audit, dat rapport van dat bureau Horvat. Een van de doelstellingen daarvan was toch om duidelijk te krijgen of het voorgeschreven toelatingsproces voldoende waarborgen zou bieden voor veilige en betrouwbare treinen? Dat heb ik toch goed begrepen?

Mevrouw **Mansveld**: In ieder geval voor veilige treinen. In het Europese traject wordt heel weinig aandacht besteed aan eisen ten aanzien van betrouwbaarheid, om allerlei redenen.

De heer **Elias**: Na uitvoerig onderzoek was de conclusie dat het voorgeschreven toelatingsproces voldoende waarborgen bood voor veilige treinen. Staat u daar nog steeds achter?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, daar sta ik nog steeds achter. Ik denk dat het goed is dat het proces geanalyseerd is en dat er goed naar is gekeken door Horvat. Het grootste gedeelte van het traject ligt buiten de nationale bevoegdheden. Daarom was het voor mij belangrijk dat het getoetst werd. Ik vond het ingewikkeld om te zien hoe dat ligt in het buitenland. Dat heeft Horvat gedaan en daar ben ik blij mee.

De heer **Elias**: Ik vraag dat met heel grote vraagtekens erachter omdat wij hier in deze zaal natuurlijk nogal wat langs hebben horen komen de afgelopen weken. Er is een certificeerder die vooral het papieren proces controleert. De ILT zegt zich te baseren op de certificeerder. De aandeelhouder zegt hier in de persoon van de heer Raab dat hij er toch van uit moet kunnen gaan dat die inspecties kloppen. Hij zei zelfs letterlijk: ik moet toch niet met een stuk gereedschap -- hij noemde een bahco -- de treinen hoeven langslopen? Wij hebben hier rare dingen vastgesteld, zoals dat treinen met tal van mankementen, repeterende mankementen, aan het werk gaan. Die zijn op de een of andere manier geïnspecteerd, gecontroleerd en gecertificeerd. Dat zou toch voor een bewindsman of -vrouw reden moeten zijn om te zeggen: hier ga ik onmiddellijk heel anders naar kijken? Of vergissen wij ons?

Mevrouw **Mansveld**: Die vraag heb ik me ook gesteld. Dat is de reden dat ik Horvat dat onderzoek heb laten doen. Europees wordt er gekeken naar basiskwaliteitseisen ten aanzien van de veiligheid. Dat proces wordt keurig doorlopen. Wat ik Europees niet zie, is dat er ook criteria zijn voor betrouwbaarheid. De vraag is natuurlijk in welke mate je dat zou willen. Dan kun je immers ook meer zeggen over de productiekwaliteit, wat nu natuurlijk heel ingewikkeld is. De vraag is wat er gebeurt als je meer eisen zou gaan stellen ten aanzien van de betrouwbaarheid op Europees niveau. De betrouwbaarheid is natuurlijk wat hier in het geding is. Daarover gaan het

rapport over de technische gesteldheid en de second opinion van Mott MacDonald. Als je meer gaat zeggen over de betrouwbaarheid in Europese vergunningverlening, betekent dat ook dat er wellicht minder vrijheid zou kunnen ontstaan voor innovaties of voor vragen van degene die de treinen bestelt. Dat vind ik wel een punt waar beter naar gekeken moet worden. In welke mate kun je op het goede moment, dus eerder in het proces, eisen stellen aan de betrouwbaarheid, net zoals dat gebeurt bij de basiseisen ten aanzien van veiligheid?

De heer **Elias**: Is de vraag niet nog veel simpeler: als wij een inspectie hebben, waarom inspecteert die dan niet?

Mevrouw **Mansveld**: Zo kunt u de vraag stellen, maar ...

De heer **Elias**: Dat doe ik en die stel ik aan u.

Mevrouw **Mansveld**: Het lastige daarvan is dat de inspectie toezicht houdt en handhaaft op het moment dat de trein op de rails staat. Dan gaat die rol van de inspectie tellen. Eerder in het proces heeft de inspectie een andere rol. Dan gaat het over de toelating van een type. Dan komt nog de situatie per treinstel, waar de ILT ook geen invloed op heeft. Dan komt de rol van de ILT, als handhaver en toezichthouder.

De heer **Elias**: U legt hier uit hoe wij het geregeld hebben.

Mevrouw **Mansveld**: Ja.

De heer **Elias**: Bewindspersonen zijn er om het, als dingen niet goed gaan, eventueel anders te gaan regelen. Vandaar mijn vraag. Als de inspectie, de ILT, zegt dat een trein gecertificeerd is dat zij daar dus verder niet meer naar hoeft te kijken, terwijl in de praktijk blijkt dat dat certificeren in elk geval een papieren exercitie is -- ik wil niet zeggen een wassen neus -- dan gaat er iets mis. Toch?

Mevrouw **Mansveld**: De certificering gaat over veiligheid. De trein is ook veilig gebleken. Ik kan heel goed meegaan in de beeldvorming. Ik kan heel goed meegaan in de vragen die u hebt, omdat ik die vragen zelf ook heb gehad. Dat is de reden waarom ik het rapport-Horvat heb laten maken. Dan zie ik dat dat proces ...

De heer **Elias**: Sorry dat ik u onderbreek. Die certificaten van Lloyd's zijn er juist voor de veiligheid en niet om de betrouwbaarheid te testen. Wij zagen dat die wellicht onterecht zijn verstrekt. Dan is het toch aan u om te zeggen: wij doen hier kennelijk iets verkeerd, laten wij als de zandhazen ingrijpen?

Mevrouw **Mansveld**: Het is maar de vraag of daar daadwerkelijk iets verkeerd is gegaan. De ILT heeft daar zelf naar gekeken en heeft de vergunning voor ingebruikstelling verleend. Ook mijn vraag was: hoe zit dat dan en zou ik daaraan moeten twijfelen? Daarom heb ik Horvat die analyse laten doen. Daaruit blijkt dat Horvat uiteindelijk wel een aantal aanbevelingen doet, maar dat er al op voorhand eenzelfde uitkomst was geweest als die aanbevelingen waren opgevolgd. Dat laat onverlet ...

De heer **Elias**: De hoogste baas van de ILT die aan u rapporteert had dat doorgemandateerd aan haar inspecteur zonder te weten wat die inspecteur deed. Dat hebben wij hier vastgesteld. Wij hebben daar vragen over gesteld. Dan zou toch het niet functioneren, het slecht functioneren, het matig functioneren of het suboptimaal functioneren -- het kan me niet zo veel schelen hoe zoiets ambtelijk heet -- van zo'n dienst aanleiding behoren te zijn voor u als politiek verantwoordelijke om te zeggen: dit gaan wij anders doen?

Mevrouw **Mansveld**: Er is niet geconstateerd dat de ILT niet gefunctioneerd heeft. Bovendien vind ik dat de inspecteur-generaal -- ik weet niet wat daarover is gezegd of wat zij heeft gezegd -- eindverantwoordelijk is voor uiteindelijk alles wat gebeurt binnen de ILT.

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

De **voorzitter**: Ik snap dat u niet helemaal scherp hebt wat nu eigenlijk de nieuwe aanbevelingen zijn, zoals u net zei. Ik vind het toch belangrijk om die even aan u voor te houden nu wij dit onderwerp met elkaar bespreken, ook om te zien of u dat dan inderdaad aanleiding vindt om alsnog te acteren. U gaf al aan dat u dat wellicht overweegt. In het eindrapport staat een beschrijving van het proces zoals dat er in de toekomst uit zou moeten zien.

Mevrouw **Mansveld**: Welk rapport?

De **voorzitter**: Het verbeterplan, het eindrapport onderzoeksresultaten optimalisering vergunningverlening rail- en wegvervoer van de ILT. Dat is het interne rapport waar ik op doel. Wij hebben tijdens de verhoren een hele dag besteed aan de certificering en de toelating en daaruit kwam een aantal zorgen naar boven. Het kan zo zijn dat misschien wat veel wordt vertrouwd op certificaten en dat een prototype wordt gekeurd. Daar zijn best zorgen over. U zegt terecht dat Horvat ernaar heeft gekeken en niet direct heeft geconstateerd dat het allemaal fout is gegaan. Er zijn die hele dag wel een aantal zorgen naar boven gekomen. Laten wij kijken naar wat in het eindbeeld ideaal zou lijken te zijn volgens de ILT. Er staat: er wordt geen onderscheid gemaakt tussen complexe en minder complexe aanvragen. Terwijl juist een onderdeel was dat het best een complex traject is, zo'n V250 met allemaal nieuwe beveiligingssystemen. Daar moet je extra naar kijken, ook in het licht van risicogestuurd toezicht. Daar hadden wij een aantal vragen over en dan is hier de aanbeveling dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen complexe en minder complexe aanvragen.

Er staat verder: het proces zal alleen nog maar bestaan uit formele interventiemogelijkheden. Je denkt echter juist: zou je niet af en toe een stapje meer moeten zetten als je je misschien afvraagt wat er gebeurt? "Informeel interventiemogelijkheden zijn er niet meer. Het proces wordt duidelijk en formeel vastgelegd." Dat gaat helemaal over aanvraagformulieren. Er staat bij: er wordt geen specifieke risicoanalyse uitgevoerd. Er wordt getoetst aan wettelijke eisen en TSI's, die speciale

eisen, en er wordt vertrouwd op de juiste toetsing door gecertificeerde keuringsinstanties. Dat wordt niet overgedaan.

Dat maakt dat mevrouw Bergkamp het beeld neerzet dat het lijkt alsof er, met alle zorgen die wij hebben, straks nog minder wordt gedaan. Er wordt nog meer vertrouwd op papier, er wordt niets meer van elkaar overgedaan en zelfs de informele sfeer waarin je misschien elkaar ontmoet en zegt "jongens, pas op, hier kan iets fout zijn", juist om erachter te komen of er misschien een beoordelingsvergissing is gemaakt -- iedereen doet zijn best, maar er kan een vergissing worden gemaakt -- trek je er dan ook nog uit. Is dit, wat ik u nu voorhoud, extra reden voor u om het nog eens goed te bekijken?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb gezegd dat ik nog informatie verwacht te krijgen over de vergunningverlening. Dit specifieke beeld zal ik daarin meenemen. Het is natuurlijk een actuele situatie die ik nu met u bespreek, die ik ook nog gaande heb met de Tweede Kamer.

De **voorzitter**: Prima. Het is misschien goed dat wij nog even benoemd hebben wat de commissie in elk geval opviel in het onderzoek, wat de lering zou zijn van een traject van een gecertificeerde en toegelaten trein die zo snel uit de dienst moest worden gehaald. Het beeld ontstaat dat wij een stapje terugdoen als het gaat om onze eigen verantwoordelijkheid in plaats van juist de beweging te maken om dat misschien in de toekomst nog beter dicht te fietsen.

Mevrouw **Mansveld**: Als er een verkeerd beeld lijkt te ontstaan, is het altijd goed om dat te ontzenuwen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Mansveld, wij willen dit verhoor vervolgen met het te ontwikkelen alternatief nadat is gestopt met de Fyra. Nadat NS heeft besloten om te stoppen met de Fyra, besluit het kabinet om op 7 juni 2013 NS de kans te geven om binnen drie maanden met een volwaardig



alternatief te komen. Waarom gaf u in juni 2013 alleen de NS deze mogelijkheid?

Mevrouw **Mansveld**: Er lagen twee brieven, van de NS en de NMBS, met een inkijk in wat zij nog zouden kunnen bieden. De afweging tussen die kans geven versus die kans niet geven, sloeg wat mij betreft door naar die kans wel geven, omdat het voor mij belangrijk was om te bekijken of het mogelijk was om binnen een tijdsbestek van enkele maanden met een volwaardig alternatief te komen voor wat er eerder lag.

De heer **Van Gerven**: In mei stuurt de heer Kruyt, voorzitter van de reizigersvereniging Rover, een mail aan de leden van de Tweede Kamer. Hij stelt daarin dat u zich samen met uw Belgische collega eigenlijk laat inpakken door de NS en de NMBS als zij stellen dat de verbinding naar België ingewikkeld is. Hij doet eigenlijk de oproep om de concessie in te trekken wegens wanprestatie en andere vervoerders een kans te geven. Hoe keek u daartegen aan?

Mevrouw **Mansveld**: Twee dingen. Ik ben blij dat de heer Kruyt en Rover uiteindelijk het alternatief ook omarmd hebben. Andere vervoerders een kans geven op dat moment, zou heel snel kunnen leiden tot het beeld dat er een nieuwe aanbesteding zou plaatsvinden. Ik heb me daar juridisch uitgebreid over laten informeren en ik heb een zeer uitgebreid debat met de Kamer gehad over de vraag welke stap je wel kunt zetten en welke niet en op welk moment een stap de eerste stap op een hellend vlak is. Uiteindelijk was de conclusie dat dat hellende vlak snel in beeld zou komen als je een substantieel alternatief inzichtelijk zou willen hebben, want dan moet je een uitvraag gaan doen. Op dat moment ga je een verkeerde weg op. Wij hadden namelijk afgesproken dat wij de NS en de NMBS enkele maanden de kans zouden geven, om precies te zijn tot 1 oktober, om een aanbieding te doen die de samenwerkingsovereenkomst die er lag als basis had. Voor mij was het van belang om zo goed en zo snel mogelijk inzichtelijk te hebben of er een volwaardig alternatief zou kunnen zijn. Het scenario dat dat niet zo zou zijn, zou betekenen dat je wellicht opnieuw zou moeten gaan kijken naar

aanbesteding et cetera. Heel veel mensen denken misschien dat dat een goede weg was geweest, maar dat was niet goed geweest voor de reiziger. Uiteindelijk wilden wij -- dat wilde ik ook persoonlijk en ik heb er in die maanden ook bovenop gezeten -- zo snel mogelijk tot een alternatief komen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u focuste op snelheid. Hebt u alternatieven van andere vervoerders bekeken?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, ik heb geen alternatieven van andere vervoerders bekeken. In de eerste fase zijn, waar hulp werd geboden, bedrijven doorverwezen naar de NS. De NS zat met de vraag of de V250 nog haalbaar was of niet. Hulp was dan aan de NS. Ik heb een uitgebreide discussie gehad met de Kamer waarin ik heb gezegd dat ik geen uitvraag zou doen, omdat ik dan heel snel op een hellend vlak zou komen en dat ik dan moest kijken welke alternatieven er waren, zoals aanbesteding et cetera. Die weg wilde ik ook niet op. Ik heb heel bewust de kans gegeven aan de organisaties -- dat was natuurlijk ook een kabinetsstandpunt -- op basis van de overeenkomsten en de concessie die er lagen om te zien of zij een alternatief konden bieden. Daarom ben ik niet in gesprek gegaan met andere vervoerders. Ik meen dat ik in oktober nog een alternatief aangeboden heb gekregen van een andere vervoersmaatschappij. Die heb ik een antwoordbrief gestuurd waarin stond dat ik heel goed begreep dat die dat graag wilde, maar dat het kabinetsstandpunt op dat moment was dat wij zouden doorgaan met de concessie. Dat was echter in oktober.

De heer **Van Gerven**: Dat was later. U zegt dat u er uitdrukkelijk niet voor koos om andere vervoerders te consulteren. Hebt u voordat het besluit viel in het kabinet, eind september, nog aanbiedingen gehad van bijvoorbeeld Arriva of andere vervoerders?

Mevrouw **Mansveld**: Ik weet dat er een vervoerder is geweest die hulp heeft geboden en ik weet dat Arriva twee maal, meen ik, heeft aangegeven graag in gesprek te willen. De ene keer was in oktober. Toen kwam er ook een

uitgebreidere brief met folder mee. Ik heb beide keren uitgelegd waarom ik op dat moment niet in gesprek kon gaan.

De heer **Van Gerven**: Voor het besluit eind september hebt u al aan Arriva laten weten dat u daar op dat moment geen behoefte aan had? Oktober is duidelijk, want dat is nadat het besluit al is gevallen. Dat is dan eigenlijk in die zin mosterd na de maaltijd, omdat het alternatief van de NS dan is geaccordeerd. Het gaat mij echter om de periode van juni tot september.

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan mij niet meer precies herinneren wanneer de eerdere keer was dat Arriva aangaf belangstelling te hebben. Ik kan me niet meer herinneren of dat in juni of september was, maar ik weet dat ook daarop is gereageerd met de mededeling dat dat op dat moment niet aan de orde was.

De heer **Van Gerven**: Het was niet aan de orde. Waren er naast Arriva nog andere bedrijven?

Mevrouw **Mansveld**: Een ander bedrijf, Veolia, heeft hulp geboden en die heb ik doorverwezen naar de NS. Ik kan me geen andere bedrijven voor de geest halen die belangstelling hebben getoond.

De heer **Van Gerven**: Dan is duidelijk hoe u daarin stond. Wat zouden de financiële implicaties voor de Staat zijn geweest als u toch met een andere vervoerder in zee was gegaan?

Mevrouw **Mansveld**: Tijdens de uitvraag voor een volwaardig alternatief aan de NS en de NMBS hebben wij een aantal scenario's -- ik meen zes -- in verschillende vormen bekeken. Die hadden te maken met de hsl, binnenland en buitenland splitsen en wel of niet aan besteden, openbaar aanbesteden of aan de markt laten. Er zijn zes scenario's geweest die bekeken zijn. Ik weet niet meer precies de bedragen, maar uiteindelijk bleek dat die in alle gevallen ongunstiger waren. Er waren ook scenario's die echt in bedragen van meer dan 1 miljard liepen. Ik heb ze niet een voor een paraat.

De heer **Van Gerven**: Kun je zeggen dat het scenario "wij laten NS de concessie houden" financieel het gunstigste scenario was?

Mevrouw **Mansveld**: Dat weet ik niet meer zeker ten opzichte van een van de twee andere alternatieven. Wat voor mij belangrijk was ...

De heer **Van Gerven**: Laten wij, om het even heel scherp te hebben, van twee alternatieven uitgaan, namelijk het alternatief van het doorgaan met die concessieverlening aan NS met hun alternatief of het alternatief van het gunnen aan een andere vervoerder of opnieuw openbaar aanbesteden. Als je die twee neemt, kun je dan concluderen dat doorgaan met de concessie in financieel opzicht het gunstigst was?

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat dat zo is, ja.

De heer **Van Gerven**: U noemde bedragen van een miljard. Wij hebben kunnen constateren dat er werd gesproken over bedragen tussen 1,1 miljard en 1,3 miljard op dat moment. Kun je dan zeggen dat u of het ministerie eigenlijk in een financiële klem zat? Als je een andere route zou kiezen, zou je potentieel dat bedrag kwijt zijn omdat dan die concessieopbrengst van tafel zou zijn.

Mevrouw **Mansveld**: Nee, ik denk niet dat je dat zo kunt zeggen. De concessie werd getoetst op marktconformiteit. Dat was best spannend, want als er geen marktconform scenario lag dan hadden wij een van de B-scenario's in beeld moeten hebben. Op dat moment zou de concessie namelijk niet houdbaar zijn. Dat was heel ...

De heer **Van Gerven**: Maar dat komt niet op de eerste plaats. Natuurlijk moet het marktconform zijn en aan bepaalde wettelijke en juridische regels voldoen. Brengt niet het feit dat het doorgaan met die concessie financieel het gunstigst was, de NS toch niet weer in een heel gunstige positie, zodat alles op alles wordt gezet om met de NS door te gaan?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, wat mij betreft niet. Dat heb ik ook duidelijk laten blijken in het hele proces. Het moest marktconform zijn, een acceptabel voorstel in de breedte. Daar moest het financieel aan voldoen, wat ook door American Appraisal is getoetst. Het is dus tot in de loop van september heel spannend geweest. Voor mij stond dat voorop. Daarna was de vraag wat de alternatieven waren. Het antwoord op de vraag of de concessie op voorhand in stand moest blijven -- dat is wat u zegt -- is: nee.

De heer **Van Gerven**: Eigenlijk van meet af aan, in juni al, dus op het moment dat u hebt gezegd "NS gaat uw gang en probeer een alternatief te ontwikkelen" wordt ambtelijk gezegd dat financieel het overleiden van die concessie het gunstigst is, omdat u anders een potentieel risico loopt van 1,1 miljard tot 1,3 miljard. Als je dat constateert, kun je dan ook niet de conclusie trekken dat alles op alles is gezet om dat scenario te laten voldoen aan de wettelijke en juridische regels? Daar moet natuurlijk aan gesleuteld worden, maar is dat toch niet van meet af aan leading geweest en, zo ja, was u daarvan op de hoogte?

Mevrouw **Mansveld**: Ik was ervan op de hoogte dat er ook B-scenario's werden onderzocht. Dat was ook precies wat ik aangegeven had. Die heb ik door laten rekenen en die zijn ook naar de Kamer gestuurd. Ik vind het belangrijk dat wij heel helder hadden dat wij een concessie hadden en dat daaraan voldaan moest worden. Als het volwaardig alternatief dat het uiteindelijk is geworden daar niet aan had voldaan en niet ook de toets van Oxera had doorstaan, hadden wij echt een heel serieus probleem gehad. Ik heb me er heel hard voor gemaakt dat het volwaardige alternatief zou voldoen aan wat er op dat moment aan vraag was. U moet zich voorstellen dat de Benelux-trein en het palet dat er nu is met de keuzes tussen bestemmingen en de keuze in verschillende vormen van vervoer, er niet waren. Wat heel snel duidelijk werd in debatten met de Kamer, was de behoefte om Brabant aan te laten sluiten en om de Benelux-trein terug te laten keren, waarvan iedereen toch al tien jaar wist dat die uit de boeken gestreept zou worden. Wat je ziet, is dat heel goed geluisterd is naar wat de

behoefte aan vervoer was en naar wat nodig was. Dat was voor mij de drijfveer om verder te gaan. Wij moesten ervoor zorgen dat wij vervoer kregen, dat wij een concessie-invulling kregen die paste bij de vragen in de samenleving als het gaat om openbaar vervoer op dit netwerk en grensoverschrijdend. De vraag was niet of de concessie in stand moest blijven. Nee, de bedoeling was dat wij er juist voor zouden zorgen dat al die combinaties bij elkaar zouden komen, dat die zouden passen bij de vraag van de reiziger van deze tijd en dat de goede verbindingen tot stand zouden komen.

De heer **Van Gerven**: Had u persoonlijk een voorkeur voor NS, had u in gedachten dat die dat het beste zou kunnen doen?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb geen persoonlijke voorkeuren. Ik ben niet met de NS getrouwd. Ik ben wat mij betreft op dit moment in deze functie met de reiziger getrouwd.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het u om dat doel ging. Dat moest zo snel mogelijk worden gerealiseerd, niet per se door de NS. Ik ga toch nog even terug naar de financiële randvoorwaarden: die zijn niet dominant geweest in de afwegingen.

Mevrouw **Mansveld**: Voor mij niet.

De heer **Van Gerven**: Niet voor u. Wat waren uw verwachtingen omtrent het standpunt van het ministerie van Economische Zaken? Dat departement is natuurlijk belast met marktordening en mededinging. Hoe stond dat tegenover dit voorstel?

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat voor het ministerie van Economische Zaken de Mededingingswet, het aanbestedingsrecht et cetera belangrijk waren. Uiteindelijk is het aanbod zoals het geaccordeerd is binnen het kabinet, ook door het ministerie van Economische Zaken omarmd.

De heer **Van Gerven**: Is het niet zo dat er bij het ministerie van Economische Zaken een voorkeur bestond voor het opnieuw aanbesteden van de concessie?

Mevrouw **Mansveld**: Dat is mij niet zo bekend. Wij zijn het traject ingegaan met medeweten van het ministerie van Economische Zaken. Dat heeft zich ook geschaard achter de stap naar een volwaardig alternatief. Uiteindelijk is dat ook omarmd door het ministerie van Economische Zaken. Natuurlijk heb je goede discussies en gesprekken, maar uiteindelijk is dit wat door iedereen omarmd is.

De heer **Van Gerven**: Wanneer zijn de voorstellen met het ministerie van Economische Zaken besproken?

Mevrouw **Mansveld**: Ik vond het belangrijk dat in elk geval Financiën aangesloten was. Ik denk dat EZ ook voor een deel aangesloten is geweest. Ik weet niet precies in welke mate dat is geweest. Een deel van de besluitvorming vond natuurlijk vlak voor 1 oktober plaats, omdat wij toen pas die toets van Oxera hadden en alle zaken samenkwamen. Toen heb ik ook met mijn collega daarover gesproken.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat dat is gebeurd toen het rapport van Oxera er was. Dat was heel laat in het traject, eind september. Is daarvoor, voordat dat rapport er lag, niet met Economische Zaken gesproken?

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat dat ambtelijk is gebeurd, maar dat weet ik niet precies.

De heer **Van Gerven**: Dat weet u niet exact.

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan niet vertellen hoe en wat op welke datum heeft plaatsgevonden.

De heer **Van Gerven**: In elk geval wel nadat het rapport van Oxera er was. Dat was echter op het allerlaatste moment, vlak voordat het voorstel de ministerraad in ging.

Mevrouw **Mansveld**: Daarom was het ook tot het laatste moment heel spannend en heb ik me daar voor een deel nog persoonlijk voor ingezet.

De heer **Van Gerven**: Laten wij kijken naar de rol van uw ministerie bij het tot stand komen van het alternatieve plan en uw persoonlijke betrokkenheid daarbij. Hebt u alleen het eindresultaat, het definitieve resultaat, beoordeeld of hebt u ook in tussenliggende fases meegekeken naar de voorstellen die er lagen en hebt u daar uw reactie op gegeven, tussentijds?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, ik heb zeer intensief meegekeken. Dit was een belangrijke fase, ook ten aanzien van de vraag wat wij zouden gaan doen met het openbaar vervoer op zo'n groot deel van het netwerk. Na het stoppen van de V250 stond het er wat mij betreft allerbelabberdst voor. Ik wilde heel erg graag dat er een heel goed alternatief kwam. Zoals ik al zei, is het voor een deel de sleutel naar het zuiden wat betreft het openbaar vervoer. Het is een belangrijk element in het netwerk van het openbaar vervoer. Ik vond dat het maximale eruit gehaald moest worden om ervoor te zorgen dat wij echt wat te bieden hadden aan de reiziger.

De heer **Van Gerven**: Kunt u dat wat nader invullen? U zegt dat u ook tussentijds voorstellen hebt besproken. Dat was met uw ambtelijke staf en tussen Financiën en Infrastructuur en Milieu. Zat de NS daar ook bij? Kunt u dat wat nader inkleuren?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb de gesprekken natuurlijk grotendeels gevoerd met mijn team. Dat heeft mij steeds ...

De heer **Van Gerven**: Welk team?

Mevrouw **Mansveld**: Dat is het ambtelijk team.



De heer **Van Gerven**: Welk gedeelte van het ministerie was dat?

Mevrouw **Mansveld**: Dat waren de directie Openbaar Vervoer en Spoor en de tijdelijke teamleider die daarop was gezet. Het was natuurlijk best een grote inspanning om dat werk te verrichten. Er zijn korte lijnen geweest met Financiën. Ik heb zelf, meen ik, ook een aantal keren met de minister van Financiën gesproken. Ik heb me ook persoonlijk ingezet voor de Benelux-trein. Uiteindelijk zaten de onderhandelingen met de NMBS, met België, redelijk vast. Ik heb mij er persoonlijk voor ingezet om het maximale bod van twaalf Benelux-treinen per dag naar zestien op te hogen, omdat ik vond dat dat was wat de reiziger geboden moest worden. Dat betekent dat ik dus door het team enorm op de hoogte ben gehouden, omdat ik ook wilde dat de maximale druk erop bleef staan en dat er geleverd werd. Als wij uiteindelijk een volwaardig alternatief zouden hebben dat niet door de Oxera-toets heen zou zijn gekomen, wist ik zeker dat wij er alles aan gedaan hadden om dat te bewerkstelligen. Dat is wel wat je moet laten zien, dat je het maximale doet om ervoor te zorgen dat waar je voor staat als ministerie en als staatssecretaris, er ook komt. Je bent immers uiteindelijk de concessieverlener.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat er ook vanuit die marktconformiteitstoets, die Oxera-toets, een zo goed mogelijk aanbod moest liggen. U noemt het een maximaal aanbod. U had het over het Benelux-plus-alternatief. Hebt u persoonlijk met de NMBS gesproken om dat van twaalf naar zestien te krijgen?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb persoonlijk met de heer Descheemaecker gesproken, begin september.

De heer **Van Gerven**: Hebt u ook persoonlijk met de NS gesproken over de alternatieven?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, ik denk wel dat ik ook met de NS heb gesproken. Ik kan me echter de datum daarvan niet meer herinneren en ook niet de setting waarin dat plaatsvond.

De heer **Van Gerven**: Lag er een concreet voorstel waar u met de NS over hebt gesproken? U hebt ook apart met Descheemaecker over de Benelux-plus gesproken?

Mevrouw **Mansveld**: Op het moment dat ik in beeld kom, gaat het echt om een heel concreet punt. Dan gaat het niet om gesprekken in de breedte.

De heer **Van Gerven**: Wat vond u van de voorstellen zoals die begin juli zijn gedaan, de eerste voorstellen nadat bekend was dat er een alternatief ontwikkeld mocht worden?

Mevrouw **Mansveld**: De ontwikkeling van die voorstellen kan ik me niet herinneren. Ik weet niet meer hoe die exact waren en wat precies de verbindingen waren et cetera. Het was af en toe best een palet aan verbindingen.

De heer **Van Gerven**: U was bijvoorbeeld niet tevreden over het aantal Benelux-plus-treinen. U vond twaalf te laag. Dat was waarschijnlijk ook het geval op basis van signalen die u kreeg uit het land of op basis van hoe u er zelf in zat. Was het aantal treinen op de hogesnelheidslijn en dat soort zaken ook voortdurend in discussie, dat dat aantal omhoog moest of verdedigd moest worden?

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan me de discussies niet herinneren. Ik weet ook niet wat steeds de aantallen waren. Wat belangrijk was, was dat er een basis was in het verbreden van het keuzepalet en het aantal bestemmingen. De vormen van vervoer, van stoptrein, intercity tot hogesnelheidslijn, moesten er goed in zitten, gehoord hebbende de gemeenten. Heel veel mensen hebben zich hier druk over gemaakt, ook provincies en consumentenorganisaties in Nederland en België. Dat geldt ook voor de Tweede Kamer, niet in de laatste

plaats. Die had uiteindelijk ook best een aantal wensen -- laat ik het zo noemen -- die ze mij in elk geval wilde meegegeven. Ik heb tegen de Kamer gezegd: dwing me niet, maar geef bijvoorbeeld door middel van moties aan wat je wilt. Ik heb gezegd dat ik niet op voorhand kon zeggen dat dit erin moest en dat, omdat ik ook niet wist hoe belemmerend dat soort eisen zou werken op andere delen. Het ging mij erom dat er een totaalpakket kwam aan keuzes in treinen, in tarieven en in bestemmingen. Het was uiteindelijk aan de Nederlandse Spoorwegen om die keuze te maken, ook ten aanzien van materieel en dergelijke. Ik heb het proces gemanaged binnen mijn ministerie. Ik heb op de momenten dat het nodig was de gesprekken gevoerd om te komen tot het maximaal haalbare in die periode, niet wetende of dat uiteindelijk marktconform zou zijn en de financiële toets zou doorstaan. Die is immers ook nog gedaan.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u bovenop dat proces zat binnen uw ministerie. Kunt u zich herinneren dat uw ambtenaren heel erg ontevreden waren over de voorstellen die er lagen van de NS?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb zelf in juli een korte periode vakantie gehad en ik ben in augustus weer aangeschakeld. Zoals ik al zei, heb ik uiteindelijk niet alle onderhandelingen en gesprekken meegemaakt. Ik had wel heel korte lijnen met het team. Toen de vakantie over was, zijn wij ook regelmatig bij elkaar gekomen. Wij wisten welke druk erop zat en ook welke consequenties zaken konden hebben. Dat was belangrijk.

De heer **Van Gerven**: Kunt u de rol van het ministerie van Financiën bij de totstandkoming van het alternatief schetsen?

Mevrouw **Mansveld**: Zoals het in mijn zicht is gegaan, heeft het ministerie van Financiën met name naar de financiële consequenties gekeken, ook vanuit het aandeelhouderschap. De toets is, naar ik meen, door American Appraisal gedaan. Wij hebben korte lijnen gehad met het ministerie van Financiën, want het was duidelijk dat er een rekening zou komen. Wij hebben gesproken over de manier waarop die rekening verdeeld zou worden.

De heer **Van Gerven**: Ging het verdelen van de rekening in harmonie?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, dat ging op zich wel in harmonie. Het waren wel stevige discussies, maar daar was geen disharmonie bij.

De heer **Van Gerven**: Dat klinkt wat ambigu, aan de ene kant harmonie en aan de andere kant toch stevige discussies. Waar ging het precies om? Waar zat dan de pijn tussen de twee ministeries of de twee bewindspersonen?

Mevrouw **Mansveld**: De vraag is natuurlijk waar de rekening neerslaat. Hoe hoog is de rekening en waar slaat die neer? Je kunt in heel goede harmonie stevige gesprekken hebben.

De heer **Van Gerven**: Ja. U zegt dat het einde harmonieus was en de weg erheen stevig was.

Mevrouw **Mansveld**: Ja. Over het feit dat er een rekening lag en dat die verdeeld moest worden, moet je het gewoon goed hebben. Daar kun je over van mening verschillen, maar dat hoeft niet te leiden tot een uitkomst die niet democratisch is. Laat ik het zo formuleren.

De heer **Van Gerven**: Was het delen van de rekening vooral een zaak tussen u en de minister van Financiën of was dat een puur ambtelijk discours?

Mevrouw **Mansveld**: Er is natuurlijk ambtelijk uitgebreid over gesproken en uiteindelijk hebben de minister van Financiën en ik daar ook over gesproken.

De heer **Van Gerven**: Hoe is dat gesprek tussen u en minister Dijsselbloem verlopen?

Mevrouw **Mansveld**: Nou, dat waren goede gesprekken.

De heer **Van Gerven**: Goede gesprekken?

Mevrouw **Mansveld**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Goed. Met de uitkomst die wij hebben constateren. Ik kijk naar de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik heb nog een vraag aan u, mevrouw Mansveld. U zei net: ik ben niet getrouwd met de NS, ik ben getrouwd met de reiziger in mijn functie. Dat was in antwoord op de vraag van de heer Van Gerven of u niet eigenlijk via de financiële lijn vastzat aan dat onderhandelakkoord, dat met alles verweven was, en of het niet ontzettend veel duurder zou uitvallen als de concessie zou worden opgezegd en op zoek gegaan zou moeten worden naar alternatief vervoer. Ik heb toch goed begrepen dat het in die context was?

Mevrouw **Mansveld**: Dat is ongeveer de goede samenvatting

De heer **Elias**: U zegt dat u uitging van het belang van de reiziger, dat dat vooropstond en niet de financiën. Wij hebben heel veel notities, mededelingen, mails en wat dan ook opgevraagd. Daar zitten ook adviezen aan ministers bij. Een daarvan is een advies aan de minister van Algemene Zaken, de minister-president. Op dat departement zitten in de vorm van raadsadviseurs mensen met wel de fijnst afgestelde politieke antenne van de vierkante kilometer hier omheen zo ongeveer. Die schrijven aan de minister-president dat de alternatieven voor het vervoer -- ik paraphraseer, want het zijn vertrouwelijke stukken -- wel door de staatssecretaris zijn bekeken, maar dat die als te financieel onzeker aan de kant zijn geschoven. Ze duren te lang en vergen een ingewikkelde omslag, maar vooral dat financieel onzekere element wordt als hoofdpunt genoemd in de rapportage aan de minister-president kort voordat de ministerraad de knoop door gaat hakken. U zegt dat het tot op het laatste moment spannend is geweest. Als die

raadsadviseurs nu zeggen dat het vooral op de financiën zit bij de staatssecretaris, hebben ze het dan verkeerd opgesnoven?

Mevrouw **Mansveld**: Ik ken de stukken niet en ik vraag me af of ze gaan over de financiën, ten aanzien van de verdeling van de kosten.

De heer **Elias**: Nee, nee, nee. Het gaat puur over de verwevenheid van de concessie met de geïntegreerde concessie. Bij het opzeggen van de concessie, zou er dan alternatief vervoer moeten worden gezocht. Dat zou misschien beter zijn geweest, of niet. Wij zullen het niet weten, maar het was een mogelijkheid geweest. Daarvan zeggen zij tegen de minister-president: de staatssecretaris zegt dat het financieel geen begaanbare weg is voor de Staat. Hebben ze dat dan verkeerd opgesnoven, gezien, gerapporteerd?

Mevrouw **Mansveld**: Zoals ik al zei, ken ik de exacte tekst niet. Ik weet niet of dit gaat over de verdeling van de kosten of over de concessiekosten. Wat mij betreft heeft tot en met het Oxera-rapport de vraag of de concessie houdbaar was opengestaan.

De heer **Elias**: Er zijn soortgelijke adviezen aan de minister van Financiën. Over een bepaalde variant, een plan, dat minder goed uitvalt voor de reiziger, maar budgettair interessanter is voor I en M, wordt aan de minister van Financiën gemeld: dus heeft I en M de voorkeur voor die variant. Er wordt echt op tal van plekken duidelijk dat I en M op zijn minst genomen zeer veel belang hechtte aan de financiële kant en niet automatisch aan de kant van de reizigers stond als eerste keuze.

Mevrouw **Mansveld**: Ik betwijfel of dit gaat over de kosten van de concessie of over de kosten die wij uiteindelijk moesten nemen vanwege het feit dat de V250 uit de roulatie was genomen. Ik ben altijd gegaan voor het volwaardige alternatief en, zoals ik al zei, voor de reiziger. Voor mij lag op voorhand de vraag open of de concessie wel of niet in beeld moest blijven. Wij hebben gekeken naar alle alternatieven, met marktpartijen en openbaar aanbesteden. Daar hebben wij niet naar gekeken voor de show. Daar

---

hebben wij naar gekeken omdat wij niet wisten of dat daadwerkelijk reële opties zouden worden, met alle gevolgen van dien.

De heer **Elias**: Goed. Het vorige punt was afgerond. Dan gaan wij naar eind juli. Dan ontvangt u het definitieve voorstel voor het alternatief vervoer van de NS. Dat voorstel wordt op een aantal punten getoetst, waaronder middels een financieel-juridische toets. Er is ook een zogeheten "marktconformiteitstoets" gedaan. Die wordt ook wel de MEIP-toets genoemd, een afkorting van market economy investor principle. Daarmee wordt getoetst of de Staat conform algemene Europese regels voor investeringen handelt. Als de Staat niet conform deze regels zou handelen, is er sprake van ongeoorloofde staatssteun. Die toets wordt uitgevoerd door bureau Oxera, de naam viel daarnet al even. Die stelt dat zowel voor die MEIP-toets als voor de PSO-toets -- wij moeten even de techniek in: dat staat voor "public service obligations", het openbaredienstencontract, een toets waarmee gekeken wordt of het aanbod valt onder de vervoersdiensten die vanuit Europa ondershands gegund mogen worden -- de risico's relatief laag zijn, maar toch wordt er een aantal benoemd. Kunt u toelichten waar volgens Oxera de risico's zaten?

Mevrouw **Mansveld**: Ik kan het mij niet herinneren, zo letterlijk.

De heer **Elias**: Het is strikt vertrouwelijke informatie. Oxera benoemt een aantal risico's, nadat het heeft vastgesteld dat de risico's relatief laag zijn. Staan ze u niet meer bij?

Mevrouw **Mansveld**: Nee. En aangezien het vertrouwelijk is, is het ook maar goed dat ik ze dan hier niet hardop zeg.

De heer **Elias**: De besluitvorming in de ministerraad over het alternatief vervoer is voorzien -- wij hadden het er net al heel even over -- voor 27 september 2013. U zei net dat het tot het laatst toe spannend was. Hield u rekening met het scenario dat het door de NS voorgestelde alternatief, waar u zich dus achter had gesteld, niet geaccepteerd zou worden en dat HSA,

High Speed Alliance, daarmee de hsl-concessie kwijt zou raken en dus ook dat onderhandelakkoord met al zijn financiële consequenties weer van tafel zou gaan?

Mevrouw **Mansveld**: Als ik daar zo aan terugdenk, denk ik dat het antwoord nee is. Ik ben vol gegaan voor het verdedigen van deze oplossing, ook gezien de rapporten die gemaakt zijn, de toetsen die gedaan zijn en het belang dat dit alternatief het snelst een oplossing gaf voor de reiziger. De reiziger -- ik herhaal het toch -- had een breed palet aan keuzes, op allerlei manieren ten aanzien van bestemmingen, van nieuwe lijnen en van stoptreinen, intercity's en hogesnelheidstreinen en de combinaties daarvan. Er is echter best een stevige discussie gevoerd.

De heer **Elias**: U dacht: het komt wel goed.

Mevrouw **Mansveld**: Ik ben ervan uitgegaan dat er zo veel goede punten aan dit voorstel zaten dat het ook omarmd zou worden door het kabinet.

De heer **Elias**: Uit de stukken maken wij op dat u meerdere malen afstemt met minister Dijsselbloem -- ook daar ging het net al even over -- en wel op 10 september, 18 september en 24 september. Ik begin even met 10 september. Wij maken uit de ambtelijke stukken ook op dat het de voorkeur van de heer Dijsselbloem had om zonder ambtenaren te spreken de eerste keer, op 10 september. Waarom was dat?

Mevrouw **Mansveld**: Dat weet ik niet.

De heer **Elias**: Weet u nog dat u zonder ambtenaren hebt gesproken?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, ik kan mij niet herinneren of daar gelijk ambtenaren bij waren of niet. Wij hebben een aantal keren met elkaar gesproken. Ik weet niet of het de inhoud veranderd zou hebben wat mij betreft.



De heer **Elias**: Kunt u zeggen welke aspecten in die gesprekken werden afgestemd en waarmee het op 10 september begon?

Mevrouw **Mansveld**: Zoals ik al zei, hebben wij verschillende gesprekken gehad. Ik weet niet meer precies in welk gesprek welk onderwerp voorbijkwam. Er is natuurlijk gesproken over de financiële toets, maar ook over de manier waarop de kosten zouden neerdalen op welke departementen. Daar is een uitgebreide discussie over geweest.

De heer **Elias**: Tussen de bewindspersoon van Financiën en de staatssecretaris van I en M?

Mevrouw **Mansveld**: Ja.

De heer **Elias**: Normaal worden dat soort plooiën vooraf ambtelijk weggestreken.

Mevrouw **Mansveld**: Er is een hoop ambtelijk vooraf besproken. Dit ging over de manier waarop de manier waarop de kosten verdeeld moesten worden en over de uitkomsten van het financiële onderzoek en de MEIP-toets. Ook dat werd besproken.

De heer **Elias**: Waar zat de financiële onenigheid? Waar hing het op?

Mevrouw **Mansveld**: Er was een bedrag van 340 miljoen dat uiteindelijk resteerde bij de NS. Dat zou een dividendderiving van 119 miljoen teweegbrengen. De vraag was of die 119 miljoen moest vallen op het infrastructuurfonds of bij de NS. Daar hebben wij een discussie over gevoerd, net als over de vraag hoe moest worden omgegaan met het resterende bedrag van ongeveer 220 miljoen.

De heer **Elias**: Uit de ambtelijke stukken -- die ambtenaren gaan na zo'n gesprek weer met elkaar zitten mailen -- blijkt dat het er vrij stevig aan toe zou zijn gegaan op 10 september. Herinnert u zich dat nog?

Mevrouw **Mansveld**: Zoals ik al zei, meen ik een goede relatie te hebben met de minister van Financiën en waren het best stevige gesprekken.

De heer **Elias**: Is er ook nog iets van vertrouwen aan bod geweest in die gesprekken?

Mevrouw **Mansveld**: Absoluut niet

De heer **Elias**: Daar wordt in de stukken wel over gesproken.

Mevrouw **Mansveld**: Dat is wat mij betreft niet aan de orde geweest. Wij hebben zakelijk en goed gesproken over de manier waarop wij daarmee om zouden gaan. Daar is uiteindelijk ook een uitkomst uit gekomen. Ik heb gezegd dat ik de 119 miljoen dividendderiving over tien jaar gespreid op het infrafonds zou laten drukken en uiteindelijk is dat door de Kamer teruggedraaid.

De heer **Elias**: Herinnert u zich ook niet dat u zelf nog persoonlijke mails aan de heer Dijsselbloem hebt gestuurd tussentijds?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, ik heb volgens mij wel een of twee keer een persoonlijke mail gestuurd.

De heer **Elias**: Kunt u zich nog herinneren wat daarin stond, want u daarin aan hem overbracht?

Mevrouw **Mansveld**: Volgens mij heb ik uitgelegd hoe ik de verdeling zag en is die uiteindelijk ook zo meegenomen, zijn wij het daarover eens geworden.

De heer **Elias**: Dat gaat over het zakelijke gedeelte van die mails. Herinnert u zich ook nog wat meer persoonlijke dingen die u daarin hebt gezet?

Mevrouw **Mansveld**: Dat kan ik me niet zo een-twee-drie herinneren, maar ik hoop dat ik heb afgesloten met "hartelijke groeten" en dat dat toch best aardige dingen waren.

De heer **Elias**: Het is een mail van u zelf, dus als u geen bezwaar hebt dan kan ik hem citeren.

Mevrouw **Mansveld**: Nou, dat zou ik niet chic vinden.

De heer **Elias**: Ik vraag u toch om toestemming?

Mevrouw **Mansveld**: Het is een persoonlijke mail. Ik kan me een scherpe discussie herinneren, maar geen onvriendelijke discussie. Laat ik het zo formuleren. Ik houd ook wel van een discussie waarin mensen aan elkaar gewaagd zijn.

De heer **Elias**: De uiteindelijke oplossing werd de 119 miljoen die u net vermeldde.

Mevrouw **Mansveld**: Ja. En dat ik die op het infrafonds zou laten drukken. Wij zouden dan nog bekijken hoe die 220 miljoen verwerkt zou worden. Daar is uiteindelijk in een Kamerdebat een ander besluit over genomen.

De heer **Elias**: Uw aanvankelijke inzet -- ik zeg het een beetje simpel -- was ook: luister eens, HSA kocht die treinen niet, dus is het geen HSA-probleem en moet je niet bij mij zijn als er problemen zijn; het is NSFSC dat slecht heeft gepresteerd; het is meer een probleem van verkeerd management, dus je moet niet bij mij zijn. Wij moeten dus vaststellen dat doordat het bij de NS zo verschillend was georganiseerd, in al die eilandjes, die stammenstrijd eigenlijk werd gereproduceerd tussen de verschillende departementen.

Mevrouw **Mansveld**: Ik bewaak mijn infrastructuurfonds, mijn deel daarvan voor het spoor. Ik wil natuurlijk het liefst dat daar zo min mogelijk op drukt. Dan kom je toch vaak in een stevige discussie met de minister van Financiën

terecht. Die heeft natuurlijk twee petten op: zijn "minister van Financiën"-pet en zijn aandeelhouderspet. Daar is uitgebreid over gesproken.

De heer **Elias**: Maar u bent er uitgekomen, zegt u.

Mevrouw **Mansveld**: Ja. Ik vind het ook belangrijk om die discussie scherp te voeren, want uiteindelijk moet je het ook kunnen verdedigen.

De heer **Elias**: Is er uiteindelijk nog Torentjesoverleg met de minister-president aan te pas gekomen?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, helaas niet. Ik plaag u, pardon.

De heer **Elias**: Wij zijn alleen op zoek naar de feiten. Hoe werd er los van de beraadslagingen binnen de ministerraad -- daar mogen wij niet over spreken met u -- op de betrokken departementen gedacht over het door de NS voorgestelde vervoersalternatief? Hoe er op uw departement over werd gedacht is duidelijk en hoe er bij Financiën over werd gedacht is ook wel duidelijk. Hoe lag het bij Economische Zaken?

Mevrouw **Mansveld**: Ook ik mag niet citeren uit bijeenkomsten van de ministerraad.

De heer **Elias**: Van mij wel.

Mevrouw **Mansveld**: Er is een stevige discussie geweest. Het was natuurlijk een groot besluit, een belangrijk besluit. Er werd een stevige keuze in gemaakt die ook, vond ik, verdedigd moest worden. Dan vind ik dat je er best met zijn allen heel goed omheen mag lopen en alle invalshoeken mag benaderen. Er waren natuurlijk bewindspersonen die wat korter aangetreden waren en bewindspersonen die er al wat langer waren. De een had wellicht ook een wat andere perceptie van het dossier dan de ander. Op die manier is er best stevig gediscussieerd over de vraag wat wij zouden besluiten, maar uiteindelijk is het een unaniem besluit geworden.

De heer **Elias**: Mijn vraag was hoe Economische Zaken erin zat.

Mevrouw **Mansveld**: Ik denk dat Economische Zaken er altijd stevig in heeft gezeten waar het ging om de dingen die vanuit Economische Zaken werden bewaakt, zoals aanbestedingsrecht, mededingingswetgeving et cetera. Die inbreng is ook als zodanig teruggekomen.

De heer **Elias**: Minister Kamp kreeg in zijn voorbereidingsstukken mee -- wij weten natuurlijk niet of hij dat zo zei in de ministerraad -- dat er 7 miljard was uitgegeven voor een lijn voor hogesnelheidsvervoer, maar dat er nooit hogesnelheidsvervoer tot stand was gekomen en dat dat toch wel jammer was. Er stond nog een aantal van dat soort kruidige uitlatingen in. Hij was dus zeer kritisch, begrijpen wij.

Mevrouw **Mansveld**: Wij zijn op 7 juni de weg op gegaan dat wij geen reden hadden om en ander standpunt in te nemen. De weg van dat volwaardige alternatief zijn wij willens en wetens ingegaan. Ook dat was een unaniem besluit. Uiteindelijk is ook op 27 september een unaniem besluit genomen.

De heer **Elias**: Uit de adviezen aan de minister van Economische Zaken, waar ik het net ook al over had, blijkt dat EZ de besluitvorming over dat alternatieve materieel eigenlijk had willen aanhouden de 27ste. Er wordt uiteindelijk toch wel een besluit genomen. Waarom wilde Economische Zaken het besluit aanhouden?

Mevrouw **Mansveld**: Ik ken de notitie niet en ik mag niet citeren uit de ministerraad. Het enige dat ik u kan vertellen, is dat ik vind dat daar een goede en stevige discussie is geweest. Er is goed gekeken naar de impact van dit besluit, de wijze waarop het tot stand is gekomen en wat de consequenties ervan waren. Het besluit is uiteindelijk unaniem genomen.

De heer **Elias**: Weet u wat de reden was dat het Oxera-rapport, dat toch vrij belangrijk was, pas op 26 september door het ministerie van I en M naar het

ministerie van Economische Zaken is verzonden? Dat is heel laat, vlak voor de ministerraad.

Mevrouw **Mansveld**: Nee, ik weet niet wat daarvan de reden is. Ik weet dat het definitieve rapport heel laat kwam. Ik weet niet exact wat daar de reden van is, maar ik weet wel dat al die informatie in de laatste week gebundeld werd en dat iedereen in die zin relatief kort tijd had.

De heer **Elias**: Klopt het dat u half september, u rechtstreeks als staatssecretaris, van een ambtenaar van Algemene Zaken een e-mail kreeg met het advies om contact op te nemen met Economische Zaken over deze kwestie, over de Fyra en over de besluitvorming in het kabinet?

Mevrouw **Mansveld**: Dat kan ik me niet meer herinneren. Ik weet wel dat ik met het ministerie van Economische Zaken rondom de Algemene Beschouwingen contact heb gehad over dit dossier.

De heer **Elias**: Er was nogal wat aan de orde, zei u. In de stukken lijkt het erop dat u eigenlijk voornamelijk zei: wij hebben het nu over het alternatief vervoer, daar gaan wij het over hebben, en wij hebben het niet over de bredere discussie rond marktordening op het spoor. Dus hoe zat het nu?

Mevrouw **Mansveld**: Wij hebben gekeken of de concessie in te vullen was, marktconform, en of dat acceptabel was. Dat is wat er op dat moment ter tafel lag. De hele discussie over de markt van het openbaar vervoer hebben wij natuurlijk aan de hand van de Lange Termijn Spooragenda gevoerd. Sterker nog, daarbij hebben wij zeer uitgebreid gekeken wat wij wilden bereiken, hoe wij dat dan zouden gaan bereiken en welke structuur daarvoor nodig zou zijn. De vraag was of voor een nieuwe structuur gekozen moest worden. Die keuze is niet gemaakt. Wij hebben daar zeer goed over gedebatteerd, ook met de Kamer. Wij hebben zeer goed geanalyseerd wat wij wilden op de lange termijn met het spoor, omdat die discussie op bleef komen. Wij hebben nu een concessie verleend voor tien jaar, maar de

decentrale concessies bij de decentrale overheden liggen ook voor jaren vast.

In de Lange Termijn Spooragenda hebben wij gekeken wat wij nu wilden met het spoor, hoe wij het wilden inrichten, wat de rol van NS, ProRail en de vervoerders daarin was en wat wij verwachtten. Wij zijn van de gedachte afgestapt dat het spoor iets is van station naar station. Wij zitten nu op het idee dat mobiliteit breder is, dat het gaat van deur naar deur en dat spoor daar een onderdeel van is. De discussie over de manier waarop wij het inrichten, waarop wij de markt willen zien voor wat betreft spoor en manier waarop wij kijken naar eigendommen daarin, de organisatie en de positionering van bijvoorbeeld ProRail ten opzichte van de NS, hebben wij daarbij volledig doorgeakkerd.

De heer **Elias**: Hoe stond de minister van Financiën tegenover het voorstel en de brief die u aan de Kamer wilde sturen?

Mevrouw **Mansveld**: Wij hebben uiteindelijk natuurlijk unaniem vanuit het kabinet die brief verstuurd.

De heer **Elias**: Ja. Er zat natuurlijk ook een politieke component in. Van mevrouw Van Vroonhoven begrepen wij gisteren dat zij in die periode, in september 2013, een kennismakingsgesprek voerde met de aandeelhouder, minister Dijsselbloem. Dat was een kennismakingsgesprek in het kader van haar herbenoemingsprocedure. Bij die gelegenheid heeft minister Dijsselbloem haar verteld dat hij persoonlijk het kernnet graag in een langdurende, misschien wel eeuwigdurende, concessie aan de NS zou gunnen. Dat is een politieke opvatting. Was u bekend dat de minister van Financiën dat standpunt had en ook dat hij het met de NS deelde?

Mevrouw **Mansveld**: Nee, dat was mij niet bekend. Ik was ook niet bij dat gesprek aanwezig.

De heer **Elias**: Vond er voorafgaand aan de besluitvorming in de ministerraad ook nog afstemming met de coalitiefracties plaats?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, er heeft ook afstemming plaatsgevonden met de coalitiefracties.

De heer **Elias**: Weet u met wie en wanneer?

Mevrouw **Mansveld**: Nu moet ik even heel goed nadenken. Er is in die aanlooperperiode gesproken met de woordvoerders, maar ik kan me niet meer herinneren of er nog met meer mensen van de fractie is gesproken.

De heer **Elias**: Zei u fractie of fracties?

Mevrouw **Mansveld**: Fracties.

De heer **Elias**: Dus de twee regeringsfracties konden zich vinden in wat er ging gebeuren in de ministerraad?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb ook met een aantal andere fracties gesproken, buiten de coalitie.

De heer **Elias**: Wat was hun standpunt?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb in die gesprekken slechts de richting aangegeven die mogelijk bewaarheid zou kunnen worden.

De heer **Elias**: Waren dat Kamerleden of fractievoorzitters? Op welk niveau was dat?

Mevrouw **Mansveld**: Dat waren Kamerleden.

De heer **Elias**: In het regeerakkoord is opgenomen dat die hoofd railnetconcessie onderhands aan de NS zou worden gegund. Heeft dat eigenlijk nog een rol gespeeld bij het accepteren van het alternatief? Daar zat immers in verweven dat die concessie bij de NS terechtkwam.



Mevrouw **Mansveld**: De bedoeling is natuurlijk dat wij het regeerakkoord uitvoeren en tot een einde brengen in die zin. De situatie die zich heeft voorgedaan in dit dossier, de complexiteit van hoe wij uiteindelijk van 17 januari naar 27 september zijn gekomen, heeft mij echter niet dagelijks doen beseffen dat die regel in het regeerakkoord stond. Uiteindelijk was natuurlijk de vraag of het allemaal überhaupt houdbaar was voor de reiziger en wat de consequenties waren voor de reiziger. Ik heb geprobeerd om zo transparant mogelijk de stappen door te gaan tot 7 juni en daarna tot 27 september, om te laten zien dat ik dat op die manier heb benaderd en om ervoor te zorgen dat het uiteindelijk langdurig verdedigbaar -- dit gaat immers niet over een of twee jaar, maar over een hele concessieperiode -- zou blijven.

De heer **Elias**: U doet spoor in het kabinet. Hebt u wel eens gevraagd hoe die zin eigenlijk in het regeerakkoord terecht is gekomen?

Mevrouw **Mansveld**: Nee. Dat regeerakkoord was vastgesteld voordat ik staatssecretaris werd.

De heer **Elias**: Ja, maar je zou je kunnen voorstellen dat u zou willen weten hoe dat eigenlijk is gegaan.

Mevrouw **Mansveld**: Ja, dat zou kunnen. Je staat echter op een gegeven moment voor een document, maar daarnaast is er ook een werkelijkheid. Die was vrij snel ... Tussen 5 november en 17 januari zit een relatief korte tijd, zeker als je het reces er nog van aftrekt.

De heer **Elias**: Heeft het coalitiebelang nog een rol gespeeld bij het accepteren van dat alternatief? Zouden er eventueel anders politieke moeilijkheden zijn ontstaan?

Mevrouw **Mansveld**: Dat kan ik me niet zo herinneren, wat de exacte belangen waren of hoe die uitgesproken zijn.

De heer **Elias**: En ongeveer?

Mevrouw **Mansveld**: Uiteindelijk is het omarmd. In september is er heel veel contact geweest. Wie wanneer wat heeft gezegd, is moeilijk terug te halen zonder te moeten gissen of te moeten gokken op welke datum iemand iets heeft gezegd of wie wat heeft gezegd. Dat spijt me enorm, maar er zijn heel veel gesprekken geweest en het was een spannende periode.

De heer **Elias**: In budgettaire zin is voor de Staat in zijn geheel met de keuze die is gemaakt de minst slechte oplossing gevonden. Het is er een waarbij de NS en ook de aandeelhouder relatief worden ontzien. Vindt u dat terecht na het onrealistisch hoge bod in 2001 en de houding van de NS in de jaren daarna?

Mevrouw **Mansveld**: Ik wil hier graag drie dingen op antwoorden. Ik vind het niet goed om een oordeel te hebben over een bod van zo lang geleden. Ik ben gegaan voor een oplossing en voor een stap naar de toekomst.

De heer **Elias**: Ja, dat zei u in het begin ook. U werd echter geconfronteerd met feiten die ook in budgettaire zin doortikten en waar u ook als bewindspersoon last van had. U werd dus met gegevens geconfronteerd uit die periode. Toch?

Mevrouw **Mansveld**: Ja.

De heer **Elias**: Dan is het toch ook voor een bewindspersoon relevant?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, dat is relevant. Tegelijkertijd probeer je ook de stap naar voren te zetten en ervoor te zorgen dat het wordt opgelost.

De heer **Elias**: Wat is uw tweede punt?

Mevrouw **Mansveld**: Kunt u de vraag herhalen?

De heer **Elias**: Mijn vraag was of de NS het na alles wat er was gebeurd wel verdiende om alsnog deze concessie te krijgen en zonder de Fyra alsnog een oplossing te realiseren.

Mevrouw **Mansveld**: Wat ik belangrijk vond, was dat de partijen met wie ik de afspraken had, de NS en de NMBS, in eerste instantie zouden kijken naar een volwaardig alternatief. Dat is wat wij toen besloten hebben. In die zin vind ik ook dat zij door wat geleverd is, daar nu ook voor mogen staan. U refereerde de eerste keer dat u de vraag stelde ook aan de houding van de NS. Ik wil mijn samenwerking met de NS in de afgelopen tweeënhalve jaar kwalificeren als een goede samenwerking. In die zin herken ik niet wat er is gezegd over de samenwerking in het verleden.

De heer **Elias**: Goed. U spreekt dan met de Kamer, want u moet dat kabinetsbesluit nog door de Kamer halen. U zegt ook dat het pas rond is als de Kamer het bezegelt. Wanneer kreeg u de steun van de Kamer?

Mevrouw **Mansveld**: Ik meen dat het enkele weken later was. Het geplande algemeen overleg van 3 oktober waarin ik met de Kamer zou debatteren, is toen door de Kamer verzet. Daarna is het volgens mij nog een keer verzet. Daardoor kwam het later in de tijd. Ik meen zelfs dat de Kamer zelfs eerst een hoorzitting heeft gehouden, al kan ik me dat niet meer precies herinneren. Ik denk dat het pas november was dat ik met de Kamer sprak. Ik weet niet meer precies wanneer dat algemeen overleg was.

De heer **Elias**: Dat was op 4 november 2013.

Mevrouw **Mansveld**: Een maand later dus.

De heer **Elias**: Het was een zogeheten notaoverleg, een plenair debat buiten de plenaire zaal. Waren er nog grote bezwaren vanuit de Kamer of liep het er eigenlijk wel doorheen?

Mevrouw **Mansveld**: Ik herinner me dat er best een goede en stevige discussie is geweest met de Kamer, maar dat ook daar uiteindelijk een meerderheid dit voorstel heeft omarmd.

De heer **Elias**: Een meerderheid groter dan alleen de coalitiepartijen?

Mevrouw **Mansveld**: Inderdaad.

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

De **voorzitter**: Wij hebben wij al een lang verhoor. Toch stel ik om nog even tien minuten te schorsen, zodat wij fris aan het laatste onderdeel kunnen beginnen.

Het verhoor wordt geschorst van 15.43 tot 15.53 uur.

De **voorzitter**: Voor het laatste onderdeel van dit verhoor geef ik het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Er zijn nu twee verbindingen naar Brussel: de snelle en relatief dure Thalys en de alternatieve verbinding die er bijna een halfuur langer over doet dan de oude Benelux-trein. Het verbaast ons dat, nu de hsl is geopend, er of meer betaald moet worden of de treinreis langer duurt dan daarvoor. Vindt u nu dat daarmee de doelstellingen zijn bereikt die het kabinet in de jaren negentig beoogde met de aanleg van de hogesnelheidslijn?

Mevrouw **Mansveld**: Het alternatief dat nu gaat rijden, is gelijkwaardig aan wat in 2001 werd afgesproken. Dat hebben wij laten toetsen. Ik vind het belangrijk om te bekijken of dat volwaardige alternatief voldoet aan de huidige vraag, de huidige omgeving en de huidige omstandigheden. Ergens in 2001 of 2002 werd aangegeven dat de Benelux-trein zou stoppen. Toen duidelijk werd dat er grote problemen waren met de V250 en die uiteindelijk ook uit de dienst werd genomen, was de roep om de Benelux-trein het

grootst. Dat was opvallend. Ik vind het belangrijk dat in het volwaardige alternatief rekening is gehouden met de behoeften van dat moment van gemeenten, provincies, consumenten en ook van de Tweede Kamer. Als ik kijk naar wat er nu rijdt, stel ik vast dat dit uitstekend past; tenminste, wat er gaat rijden, de ingroei daarvan. Denk aan meerdere bestemmingen, de keuze in het soort trein en in tarief. Voor mij was dat belangrijk. Daarmee was het ook een volwaardig alternatief en dus voor mij acceptabel, met het oog op de reiziger.

De heer **Van Gerven**: Maar wij kunnen constateren dat in 2001 32 hogesnelheidstreinen waren beoogd en dat het er nu 16 of 18 zijn of worden. Bovendien doet de Benelux-plus er veel langer over dan de oude Benelux-trein. U hebt al gezegd dat de Benelux-trein kennelijk voorziet in een behoefte. Die is teruggekomen, maar ten opzichte van 2001 is dat niet echt een verbetering te noemen.

Mevrouw **Mansveld**: Ik kijk daar anders naar. U vergelijkt de oude Benelux-trein met de nieuwe, maar u moet de nieuwe Benelux-verbinding Amsterdam-Den Haag-Antwerpen-Brussel zien in het licht van de Thalys en de Eurostar, maar ook de stoptrein. Het is natuurlijk niet dezelfde Benelux-trein. Deze intercityverbinding kent meer stops, en meer stops betekent dat hij er langer over doet. Ik heb de laatste cijfers niet, maar in ieder geval is zichtbaar dat tussen Amsterdam en Rotterdam de lijn populair is. Straks komt de Eurostar vanuit Londen. Het hele pakket is gelijkwaardig aan het pakket van toen, maar het is inderdaad wel anders samengesteld. Mocht het zo zijn dat de Thalys van veertien naar zestien verbindingen gaat vanwege voldoende bezetting, dan zijn het evenveel grensoverschrijdende treinbewegingen als in het pakket van 2001.

De heer **Van Gerven**: Kijken wij naar het huidige pakket, dat zich nog verder ontwikkelt. NS is momenteel bezig met de aanbesteding van nieuwe intercity's, de InterCity-Nieuwe Generatie (ICNG). Die moet vanaf 2021 gaan rijden met een snelheid tot 200 km/u, onder andere over de

hogesnelheidslijn. De ICNG zal echter niet naar Brussel rijden. Waarom bent u daarmee akkoord gegaan?

Mevrouw **Mansveld**: Dat is onderdeel van het pakket.

De heer **Van Gerven**: Dat constateren wij, maar de vraag was: waarom bent u daarmee akkoord gegaan?

Mevrouw **Mansveld**: Omdat het pakket zoals het er nu ligt, een volwaardig pakket is, afgezet tegen het pakket van 2001. Dat heb ik op 27 september ook aan de Kamer meegedeeld.

De heer **Van Gerven**: Ik vind het toch vreemd. Je hebt een hogesnelheidslijn aangelegd voor 7 miljard. Je koopt na alle misère een nieuwe trein. Een trein die in ieder geval 200 km/u kan rijden. Vanaf 2021 moet dat hét snelle vervoer worden. Dan zeg je: wij laten hem rijden tot Breda en dan houdt het op. Je hebt die trein aangeschaft, je hebt een hogesnelheidslijn aangelegd en je hebt ook nog fors geïnvesteerd in het Belgische deel, de L4. Zou het dan toch niet logisch zijn geweest -- alles is er, de treinen en de infrastructuur -- om de trein door te laten rijden naar Brussel? Dan verbeter je het aanbod nog verder. U ging immers voor een maximaal aanbod, toch?

Mevrouw **Mansveld**: Ja, en dit was het maximale aanbod. Ik weet niet in hoeverre de treinpaden in België hierop van invloed zijn, maar deze afspraak hebben wij gemaakt. Er wordt ICNG-materieel aangeschaft, ook voor binnenlands vervoer. Dat is ook nadrukkelijk de afspraak. De stoptrein Roosendaal-Antwerpen en de Benelux-trein zijn grensoverschrijdend. Verder zijn er de verschillende hogesnelheidstreinen: de Eurostar en de Thalys. Op die manier wordt het vormgegeven. Dat is het totale pakket en daarmee ben ik akkoord gegaan.

De heer **Van Gerven**: Hebt u zich wat ik zojuist schetste, niet gerealiseerd? Is dat besproken? Het lijkt mij zo voor de hand te liggen. Ik bedoel ... Of zie ik dat verkeerd?

Mevrouw **Mansveld**: Wij hebben gekeken naar een totaalpakket, afgestemd op de gewenste bestemmingen en tarieven en ook op de afspraak dat er ICNG-materieel gaat rijden in het binnenland. Dat is het hele pakket.

Daar zijn wij mee akkoord gegaan. Dat gaat er nu rijden. Nu zeggen dat het zou anders moeten of dat ter discussie stellen, is wat mij betreft niet aan de orde. Dit is het aanbod dat wij ook op 27 september hebben gecommuniceerd aan de Tweede Kamer, ruim anderhalf jaar geleden. Zo ligt het er nu.

De heer **Van Gerven**: Goed, u hebt er niet voor gekozen om te proberen dat verder uit te onderhandelen.

Ik wil naar een ander aspect. U zei zojuist: bij de totstandkoming van het alternatief heb ik niet met andere vervoerders gesproken. U hebt ook aangegeven waarom. U zei ook: maar ik ben wel voor het maximaal haalbare gegaan, het beste voorstel. Hoe kunt u nu weten of u het beste hebt bereikt voor de reiziger, als u niet hebt gesproken over een alternatief aanbod van Arriva en anderen?

Mevrouw **Mansveld**: Als ik zo'n uitvraag zou doen of daarover in gesprek zou gaan, krijg ik de vraag: gaan wij opnieuw aanbesteden of niet? Die keus heb ik bewust niet gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u even, want u herhaalt wat u al hebt gezegd in dit lange verhoor. Het gaat mij om de volgende vraag. U hebt aangegeven: ik ga dat traject niet in, want dan krijg ik misschien een nieuwe aanbestedingsprocedure. Hoe hebt u getoetst of Arriva, Veolia, de Fransen of wie dan ook misschien niet toch een beter voorstel kon doen dan wat u eruit hebt gesleept?

Mevrouw **Mansveld**: De meting is niet: wat kunnen anderen bieden ten opzichte van wat NS kan bieden? Nee. De vraag is: kunnen de twee vervoerders met wie ik afspraken heb, de NS en de NMBS, een volwaardig alternatief bieden dat ik kan afzetten tegen wat in 2001 is afgesproken? Dat

is de weg die is gegaan. Ja, dat konden ze. De conclusie was dan ook dat wij met hen verder zouden gaan, en niet opnieuw een uitvraag zouden doen.

De heer **Van Gerven**: Jaja. Wij kunnen dan concluderen dat u een mogelijk beter alternatief buiten NS en NMBS -- wij weten het niet, want het is niet getoetst -- niet echt hebt onderzocht.

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb aangegeven waarom ik die weg niet ben gegaan. Als die weg zou zijn gegaan en dat geleid had tot een nieuwe aanbesteding, zou ik minimaal twee jaar bezig zijn geweest om een aanbestedingstraject te doorlopen. Als ik er na twee jaar uitgekomen zou zijn, had er nog materieel besteld moeten worden. Dan ben ik ondertussen drie, vier of vijf jaar verder en in de tussentijd rijdt er niets. Die optie stond voor mij verder weg dan nagaan of er een volwaardig alternatief gerealiseerd kon worden, in de wetenschap dat als dat niet het geval was, dat ene traject alsnog in beeld kwam.

De heer **Van Gerven**: Het alternatief dat u hebt ontwikkeld en dat er nu aankomt, zou volgens u beter aansluiten bij de huidige reizigersvraag dan de afspraak in 2001. Is er dan al die jaren gewerkt aan een suboptimaal plan?

Mevrouw **Mansveld**: Dat is lastig te beoordelen. De feitelijke situatie is gewoon dat er geen V250-materieel is. Ik weet niet hoe het verder was gegaan na 17 januari. Feit is dat wij andere keuzes hebben moeten maken. Ik heb een stap naar voren gedaan: hoe is de huidige omgeving? Die heb ik u geschetst. De vele wensen van mensen om aangesloten te blijven heb ik u al geschetst, dus die zal ik niet herhalen. Dat was op dat moment voor mij belangrijk. Ja, als-dan ... Ik kan niet beoordelen hoe dat had uitgepakt.

De heer **Van Gerven**: Nou, u kent de geschiedenis. Wij kunnen toch constateren dat het beoogde aanbod, het in 2001 beoogde vervoer, en de realiteit van nu twee werelden zijn. Toch? Die verschillen behoorlijk van elkaar.



Mevrouw **Mansveld**: Ja, maar daar zit best wel een tijd tussen. De omgeving, de vraag, is veranderd.

De heer **Van Gerven**: En u hebt geen oordeel over de situatie in 2001?

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb u al eerder aangegeven dat dit mij in een best wel ingewikkelde positie plaatst. Om dit moment ben ik immers ook verantwoordelijk bewindspersoon voor dit dossier. Als ik het rapport van uw commissie ontvang, ben ik ook de bewindspersoon die daarop zal reageren. Ik vind uw waarheidsvinding belangrijk, want daar kan ik verder mee.

De heer **Van Gerven**: Ik hoor de redenering, maar ik denk dat het voor onze waarheidsvinding van belang is om uw waarheid te horen. Hoe denkt u dat het is gegaan? Hoe zat het in 2001? U bent nu een van de belangrijke spelers. U bent al jaren bezig met het spoor. Voor ons kan het van waarde zijn als u toch uw oordeel geeft -- dat zullen we dan uiteraard wegen -- over die periode.

Mevrouw **Mansveld**: Ik heb u aangegeven dat ik dit ingewikkeld vind. Ik vind het niet juist dat ik oordeel over bewindspersonen vóór mij. Het enige dat ik heb meegenomen uit het verleden, zijn afspraken over de concessie. Ik heb geprobeerd een voor het huidige tijdsgewricht volwaardig alternatief voor elkaar te krijgen. Dat is gelukt. Beslissingen die in het verleden zijn genomen, zijn door andere personen genomen, in andere omstandigheden. Die laat ik aan u in het kader van de waarheidsvinding. Ze zijn genomen met de kennis en de omgeving van dat moment. Daar was ik niet bij. Ik ken niet alle details ervan. Ik vind het niet juist om een oordeel te vellen op grond van onvolledige informatie.

De heer **Van Gerven**: Is er bij de beslissing om de HSL-Zuid aan te leggen eigenlijk wel voldoende gekeken naar de behoefte van de reiziger?

Mevrouw **Mansveld**: Daar kan ik geen antwoord op geven.

De heer **Van Gerven**: We kunnen constateren dat een hogesnelheidslijn wordt aangelegd om daarover heel snel met een trein te kunnen rijden; 300 km/u was het idee in de jaren negentig. Vanuit dat perspectief de volgende vraag aan u: is bij de beslissing in de jaren negentig om de HSL-Zuid aan te leggen, die hogesnelheidslijn, voldoende gekeken naar de behoefte van de reiziger? Daar kun je uiteraard ook bij betrekken wat er nu feitelijk gaande is.

Mevrouw **Mansveld**: Tussen 2013 en de jaren negentig zit heel veel tijd. Ik denk dat het heel voorstelbaar is dat de behoefte van de reiziger -- en daarmee de vraag hoe die moet worden ingevuld -- veranderd is. In ieder geval heb ik geconstateerd dat het alternatief dat is geboden, een volwaardig alternatief is ten opzichte van 2001. Op basis van de huidige omgeving kan ik beoordelen dat het een volwaardig alternatief is. Ik kan echter geen oordeel geven over de reizigersvraag in de jaren negentig.

De heer **Van Gerven**: U zegt: ik kan het niet beoordelen.

Mevrouw **Mansveld**: Blijkbaar is de vraag veranderd. Ik constateer echter dat het huidige, volwaardige alternatief er anders uitziet dan in 2001, maar dat wat nu gaan bieden, past bij de huidige vraag.

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

De **voorzitter**: We komen zo langzamerhand tot een afronding. Eerst nog een korte beschouwing. Het dossier heeft laten zien, zeker de afgelopen weken, dat afspraken met enige regelmaat niet of heel moeizaam tot stand zijn gekomen. Zeker ten aanzien van het alternatieve vervoer zijn er nog allerlei onzekerheden. Zo zal de Thalys doorgroeien naar mogelijk zestien keer per dag, als daarvoor marktvrage is en als buitenlandse vervoerders meewerken. Welke waarborgen hebt u dat dit uiteindelijk ook wordt waargemaakt?

Mevrouw **Mansveld**: De Thalys zou van veertien naar zestien kunnen groeien als daarnaar vraag is. We zullen de ontwikkelingen moeten afwachten. Ik ga ervan uit dat het dan ook gebeurt.

De **voorzitter**: Het lijkt alsof wordt bekeken "hoe krijgen we die Thalys naar die zestien toe". We hebben begrepen dat ten aanzien van het alternatief wordt gekeken of daarnaar ook vraag is. We hebben ons laten informeren door talloze personen en daaruit bleek dat een goed aanbod ook een vraag schept. Toen de concessie werd uitgegeven, wisten we ook nog niet dat er ooit prijsvechters in de lucht zouden komen en we zien nu dat de mensen met de benen buiten hangen. Zou u willen overwegen om er alsnog de schouders onder te zetten om na te gaan of het volledig over de hsl naar Brussel laten rijden van een intercityachtige trein mogelijk is, zoals ooit is bedacht?

Mevrouw **Mansveld**: De wereld verandert, zoals u net al aangaf. Er komen prijsvechters, je ziet de vraag veranderen. Ik vind het belangrijk dat wat we doen, is gebaseerd op feiten, op inderdaad aantoonbaar veranderde omstandigheden. Als er een andere vraag komt, moet je ook bekijken of je aan die andere vraag kunt voldoen. Op dit moment zijn we de ingroei van het alternatief aan het organiseren en dat voldoet aan de vraag. Ik vind het heel goed dat we monitoren en nagaan: wat hebben we nodig, wat willen we de reiziger bieden, wat vraagt die reiziger? En ja, er bestaat een spanning tussen vraag en aanbod, maar je kunt maar tot een bepaalde hoogte via vraag en aanbod sturen. Uiteindelijk gaat het om die reiziger, om die vraag. Als er armen en beentjes uit de trein hangen, doet die trein het waarschijnlijk goed. Dan zullen we moeten bekijken of we daarop moeten voortborduren. Voor mij is het geen statische situatie. Dat betekent wel dat je, als de situatie verandert, weer met iedereen in gesprek moet. Dat is wel een beetje de basis van het openbaar vervoer. Er zijn heel veel partijen. We zien een vraag die niet meer gaat over "van station naar station", maar over "van deur tot deur". Dan moet je met heel veel partijen in gesprek. Die partijen hebben allemaal een eigen belang. Wel zeggen ze allemaal "we gaan voor de reiziger" en dat is wat ons bindt, denk ik.

De **voorzitter**: U zegt: met de benen buiten hangen is goed. Volgens mij is dat in de trein juist iets wat mensen afschrikt, dus laten we dat beeld vooral niet hier in het midden leggen. We hebben natuurlijk ook met de Belgen gesproken. Ook in deze zaal hebben we heel duidelijk gehoord: we hebben belangrijke aandelen in Thalys. Wellicht moeten er andere schouders onder gezet worden, willen de Belgen ook meewerken aan een snelle verbinding in plaats van die boemel, die omweg. Een rechte lijn, die ooit was bedacht, waardoor wellicht veel meer mensen naar het zuiden zouden rijden. Niet afhankelijk zijn van een toch kostbare Thalys met bovendien een systeem waardoor je niet zo maar even in de Thalys springt.

Mevrouw **Mansveld**: De Thalys kent ook aanbiedingen, momenten waarop je goedkoop kunt instappen. Ik zou de intercity geen boemel willen noemen. Er wordt gesuggereerd dat het ten opzichte van de vorige Benelux-trein een boemel is, maar ik vind het belangrijk dat dit alternatief er is en dat er ook een stoptrein is. Als de vraag verandert, zullen we ook moeten bekijken of het aanbod wellicht moet worden aangepast. Hoe u het ook wendt of keert, uiteindelijk zullen we met alle partijen in gesprek moeten, in het belang van die reiziger.

De **voorzitter**: Omdat we met veel partijen hebben gesproken, kunnen wij dat ook zeggen. Ik denk dat het goed is dat we dit verhoor sluiten.

Sluiting: 16.16 uur