

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 8 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Slob (Tweede Kamerlid ChristenUnie).

Aanvang: 13.00 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 de heer Slob de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Slob. U bent veertien jaar lid van de Tweede Kamer. In die periode bent u op verschillende momenten woordvoerder geweest, ook op het hsl-dossier. Toen u als Kamerlid aantrad, was de concessieovereenkomst net getekend. U was ook lid van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten, die in 2005 onderzoek deed naar de vertragingen en de budgetoverschrijdingen bij grote infrastructurele projecten, waaronder de HSL-Zuid. De commissie heeft vandaag een aantal vragen aan u over het functioneren van de Tweede Kamer in verschillende fasen van dit dossier en een aantal vragen over de lessen die u hebt getrokken in de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten. We beginnen bij het functioneren van de Tweede Kamer en als eerste vragensteller geef ik het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Slob, zoals de voorzitter al zei, was u lid van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten, de commissie-Duivesteijn. In de verhoren die toen plaatsvonden, heeft toenmalig minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat laten weten dat zij erg blij was met de gesloten deal

over het vervoer. Daarmee doelde ze op de concessieovereenkomst, zeg maar de vergunning die aan NS was verleend om het vervoer over de hsl, de hogesnelheidslijn, te doen. Zij zei: zo kwam er toch nog iets goed op het dossier HSL-Zuid. Hoe keek u daartegen aan?

De heer **Slob**: Ik herinner mij dat nog goed. Ik zat toen aan de andere kant van de tafel en ik weet zelfs de datum nog, het was op 16 september dat wij met haar spraken tijdens onze verhoren. We hebben haar toen vooral gehoord over de andere contracten die gesloten waren. Zoals u weet is de hele aanbesteding van de hsl en de contractering heel erg opgeknipt geweest en zijn er heel veel problemen geweest, met name met de onderbouwcontracten, zeg maar de rails. We hadden nog aparte contracten voor de bovenbouw en dat heeft tot allerlei overschrijdingen geleid. Daar hadden we haar flink op bevraagd. Uiteindelijk kwam zij toen zelf met een soort verzuchting in de trant van "er zijn ook dingen goed gegaan". Daar kwam het in feite op neer. Toen was zij redelijk euforisch over het vervoerscontract, dat toch heel erg veel opgebracht had. Zij zei er nog wel bij dat zij hoopte dat men geen slappe knieën zou krijgen en weer zou gaan heronderhandelen. Zij was daar erg over te spreken. Wij hebben toen zelf als commissie de conclusie getrokken dat dat eigenlijk wel erg prematuur was. Het was een contract voor de langere termijn en in de exploitatiefase zou dan moeten blijken of het echt zo lucratief was als toenmalig minister Netelenbos aangaf. Je kunt stellen dat onze kanttekeningen bij haar opmerkingen in de loop van de tijd uit zijn gekomen.

De heer **Van Gerven**: Hoe keek u zelf aan tegen de concessieovereenkomst van 2001?

De heer **Slob**: Ik zit hier met twee petten op. Ik zit hier met de pet op van oud-lid van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten, in de periode november 2003 tot december 2004. Ik ben daarnaast zelf woordvoerder geweest in de periodes 2003 tot 2006, en 2006 tot 2012. Toen was het hele gebeuren, het afsluiten van contracten en het openbaar aanbesteden, al helemaal achter de rug. Die hele discussie was toen al gevoerd, dus toen ik

in 2003 woordvoerder werd in dezen, was dat voor mij een gegeven. De handtekeningen waren gezet. Als TCI hebben wij wel een vrij uitgebreide studie gemaakt van het vervoerscontract en de wijze waarop dat tot stand was gekomen. Dat kwam her en der in het verhoor ook aan de orde. Ik noemde net al oud-minister Netelenbos. Wij hebben het afsluiten van dat vervoerscontract en het openbaar aanbesteden heel nadrukkelijk in de context geplaatst van hoe er eind jaren negentig naar de railsector en het vervoer werd gekeken. Dat was een tijd waarin de nota De derde eeuw spoor er lag van het kabinet. Er lag een uitgebreide nota van januari 1999 over privatisering. Er heerste toen een cultuur -- dat werd ook wel hardop uitgesproken -- van: de NS is in 1995 verzelfstandigd, misschien moeten er ook wel vervolgstappen worden gezet en moet er een verdere liberalisering van de spoorsector komen, misschien zelfs een privatisering van de NS. Er werd zelfs over gesproken dat de NS naar de beurs zou moeten gaan. In die context is uiteindelijk ook de keuze gemaakt om het openbaar aan te besteden. Bijzonder is dat het vandaag 8 juni is; het was namelijk op 8 juni 2000, dus op de dag af vijftien jaar geleden, dat het kabinet dat besluit toen heeft genomen. Ik zou u haast willen adviseren om even een minuut stilte in acht te nemen. Dat is eigenlijk het begin geweest van heel veel gedoe -- ik zeg het maar even in die woorden -- waar we tot op de dag van vandaag nog mee bezig zijn.

De heer **Van Gerven**: U schetst de context.

De heer **Slob**: Ik geef ook een beoordeling.

De heer **Van Gerven**: U zegt "gedoe", dat houdt een beoordeling in. Maar u schetst de context waarin die aanbesteding heeft plaatsgevonden. Het ging mij echter om de vraag wat uw oordeel was, uw appreciatie toen u in 2003 als woordvoerder geconfronteerd werd met de afspraken die er toen lagen, met de deal die er toen lag. Hoe beoordeelde u die?

De heer **Slob**: Op dat moment hoefden wij in die zin niet meer te oordelen. Feit was dat het besluit was gevallen, nadat daar in de Kamer uitgebreid over

gedebatteerd was. Nou ja, uitgebreid ... Als commissie kwamen wij achter het volgende. Het kabinet besloot op die ene dag, 8 juni 2000, vandaag op de dag af vijftien jaar geleden, tot openbare aanbesteding en een jaar later in oktober kwam HSA, waarbinnen de NS de belangrijkste partner was, als winnaar uit de bus. Op 5 december van hetzelfde jaar heeft NS samen met HSA de handtekeningen gezet, en een dag later werd er met de Kamer gesproken. Er werd dus met de Kamer gesproken over een concessie die door de HSA was gewonnen, nadat de handtekeningen al waren gezet. De toenmalig verantwoordelijke minister -- dat was weer minister Netelenbos -- werd daar natuurlijk op aangesproken en zij zei: het is absoluut niet aan de orde dat de rijke inzichten van de Kamer nog verder verwerkt worden in dit contract, na alles wat er al aan vooraf is gegaan. Om even de context aan te geven: de discussie was gevoerd, de Kamer stond zelf voor een gedeelte buitenspel, maar eigenlijk helemaal als het ging om het nog meepraten over het contract dat er lag. Dus toen ik in 2003 aantrad als woordvoerder -- dat gold overigens ook voor alle andere woordvoerders -- was er geen aanleiding meer om die discussie te voeren. De kruitdampen waren ook net weer gaan liggen wat de tariefrestrictie betreft en de discussie die daarover in de Kamer is gevoerd. Die discussie hebben we later wel snel weer opgepakt, maar het contract was op dat moment een gegeven.

De heer **Van Gerven**: U zag dat er kruitdampen waren geweest en dat het er stevig aan toe was gegaan, maar toen u aantrad, was het relatief rustig. In 2005 hebt u de minister gevraagd of de High Speed Alliance, de NS-dochter die het hsl-vervoer zou verzorgen, op een faillissement afstevende. Welke aanleiding had u toen om te denken dat HSA misschien failliet zou gaan?

De heer **Slob**: Dan moeten we even een sprongetje maken. Toenmalig minister Peijs was toen verantwoordelijk voor wat toen nog Verkeer en Waterstaat heette. Er is een aantal keren in de commissievergaderingen die we hadden en waar natuurlijk ook voortgangsrapportages langskwamen, de vraag aan de orde geweest of er niet een te grote molensteen om de nek van HSA hing. Het was immers algemeen bekend dat het bedrag dat ze ervoor geboden hadden -- zoals u weet was dat een behoorlijk groot bedrag --

misschien wel wat te veel van het goede was en dat het misschien ook risico's met zich zou brengen in het vervolg voor een eventueel faillissement. We weten allemaal hoe hybride de situatie is als wij praten over de NS en de Nederlandse overheid met haar 100% aandeelhouderschap. Die rekening zou uiteindelijk toch weer bij de Staat terecht komen. Er stond dus een enorme spanning op dit contract en de verdere uitvoering ervan. Ik heb toen zelf de minister ook een keer vrij nadrukkelijk daarover bevraagd, omdat er weer rapporten kwamen. Er was een hoogleraar, ik weet zijn naam niet meer precies, die een studie had gedaan naar hoe de reizigersstromen zich zouden ontwikkelen en dat viel toch flink tegen, vergeleken bij de verwachtingen die er waren. Dat zou dan ook weer gevolgen hebben voor de uiteindelijke opbrengsten. De reactie die ik toen kreeg is eigenlijk typerend voor hoe het in die periode vaker ging. Eigenlijk werd de Kamer een beetje op afstand gehouden en waren er wat -- ik noem ze toch maar zo, ook met terugwerkende kracht, omdat je er later ook een soort patroon in ziet -- bezweringsformules. Zo van: ach, dat zijn allemaal nog maar verwachtingen, het zijn ramingen; laten we maar even wachten want het duurt nog wel eventjes; misschien komt het allemaal wel goed. Dat werd natuurlijk niet in deze woorden gezegd, maar dat was wel de wijze waarop de antwoorden iedere keer werden verwoord. Dat hebben we overigens later weer meegemaakt toen in de commissie ook de discussie losbarstte over de vraag of die treinen er wel kwamen.

De heer **Van Gerven**: In de Kamer gingen toch stemmen op om de HSA eventueel te helpen en om de gebruiksvergoeding, die het bedrijf jaarlijks moest betalen, te verlagen. De minister zei daar pas aan te willen denken als die treinen zouden gaan rijden. U hebt kennelijk genoeg genomen met die uitleg van de minister, maar HSA zou wel geholpen zijn met zo'n tegemoetkoming, toch?

De heer **Slob**: Als u praat over de eerste periode waarin ik woordvoerder was, dan moet u zich voorstellen dat de contracten afgesloten waren. De discussie was op het scherpst van de snede gevoerd, voor zover de Kamer nog iets te zeggen had, omdat de contracten immers al waren getekend en

afgerond, evenals de hele discussie over de tariefrestructie. Misschien dat we daar straks nog even op terug kunnen komen; ik zie dat namelijk als voorbeeld van hoe de verhouding tussen kabinet en Kamer soms handen en voeten kreeg. Die discussie was dus afgerond. Als er signalen binnenkomen dat het de vraag is of het wel goed gaat, zie ik het als taak van het parlement om daar met de minister over te spreken. Als een minister dan vrij duidelijk zegt dat er op dat moment geen aanleiding is om daarin anders te gaan handelen en voorstelt om nog even te kijken hoe dingen zich ontwikkelen, dan is het heel erg lastig om daar als Kamer doorheen te breken. Dat zou je dan sowieso in meerderheden moeten doen, maar mijn indruk was niet dat de zorg of het nu wel goed ging, bij alle Kamerfracties leefde. Dat is inderdaad de reden geweest om het voor dat moment nog even zo te laten. We weten overigens dat de minister later ook zelf wel scenario's is gaan ontwikkelen voor het geval dat, maar goed, dat wisten we op dat moment nog niet in de officiële Kamerdebatten.

De heer **Van Gerven**: U had op dat moment nog een wat afhoudende houding. Vond u dan ook dat HSA aan die concessieovereenkomst gehouden moest worden?

De heer **Slob**: Op zich is het natuurlijk logisch dat dit wel het uitgangspunt is van waaruit je gaat werken, als er eenmaal handtekeningen zijn gezet. Je hoopt immers toch dat dit bij volle verstand is gedaan. Men heeft nog wel geprobeerd om in het jaar nadat het contract was getekend, de korting te kunnen binnenhalen die in het contract was afgesproken. Dat is die tariefrestructie waar ik net al aan refereerde. Er stond nog een soort bepaling in die binnen een jaar opgenomen kon waren. De Staat moest daar het initiatief voor nemen. Het toepassen van de tariefrestructie zou voor de kaartjes, voor de hoogte van de kaartjesprijs en voor de reizigers aantrekkelijk zijn. Dan zou HSA een korting van 47 miljoen krijgen. De 148 miljoen die HSA geboden had, zou dan dus teruggaan naar 101 miljoen. Wij weten, en dat zeg ik ook uit hoofde van mijn lidmaatschap van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten, dat er ook ambtelijk met de ministers een gedachtewisseling is geweest over de vraag of dit eigenlijk wel aan de Kamer

gemeld moest worden. Als TCI kwamen we zelfs een ambtelijk advies tegen, dat was op het ministerie van Financiën, waarin de minister van Financiën werd geadviseerd om dat niet te doen, een beetje onder het motto dat men anders slapende honden wakker zou maken. Tot mijn grote vreugde, als democraat en wetend hoe een kabinet moet functioneren, heeft toenmalig minister Zalm in de kantlijn gezet: oneens. Het is dus wel aan de Kamer gerapporteerd.

De heer **Van Gerven**: Het is aan de Kamer gemeld. Voordat u verder gaat, mijnheer Slob: wij gaan doorpraten over de tariefrestrictie, wat wil zeggen dat de prijs van de treinkaartjes wordt gemaximeerd, zodat die niet helemaal vrij is voor HSA als vervoerder. De Kamer had -- ik ga even terug naar 2002 -- een motie-Feenstra aangenomen over de tariefrestrictie. Daar hoort dus een verlaging bij van de gebruiksvergoeding die betaald moest worden door de NS. Het is er niet van gekomen, van de tariefrestrictie niet en van de verlaging van de vergoeding met 47 miljoen evenmin. Weet u waarom de Kamer niet heeft doorgepakt? De Kamer was daar in meerderheid duidelijk over geweest.

De heer **Slob**: Ik was in die tijd geen woordvoerder, maar ik weet vanwege mijn lidmaatschap bij de TCI wel -- ik had het al over mijn twee petten; ik moet af en toe duidelijk maken uit welken hoofde ik hier spreek -- dat er vanuit de kant van het kabinet ook flink powerplay is gespeeld tegenover de Kamer, om niet de uitspraak te doen dat de ruimte die in het contract zat, op de wijze waarop dat daar verwoord was, gelicht zou worden, omdat daar natuurlijk een prijskaartje van 47 miljoen aan hing. Wij wisten ook als TCI -- dat hebben we ook in de stukken kunnen terugvinden -- dat het ministerie van Financiën eigenlijk ook al aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat duidelijk had gemaakt dat als dat ging gebeuren, het ministerie van Verkeer en Waterstaat dat binnen de eigen MIRT-begroting zou moeten opvangen. Dat was dan ten koste gegaan van andere investeringen in onze wegen of in het spoor.

De heer **Van Gerven**: Wie zei dat?

De heer **Slob**: Het ministerie van Financiën had duidelijk gemaakt dat als de Kamer zich voor die tariefrestring zou uitspreken ... Er was natuurlijk best aanleiding voor om daaraan te denken, ook omdat het wel een verlichting zou betekenen voor HSA en voor hoe ze verder moesten gaan. Er waren best vanaf het begin al zorgen of dat nu wel goed zou gaan, volgens mij ook op het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Uiteindelijk is in het kabinet besloten om dat dus niet te doen. Mevrouw Netelenbos heeft toen als minister tegenover de Kamer aangegeven: we gaan die tariefrestring niet doen. Waarom niet? Anders ontstaat er kannibalisme en gaan de treinen die op de hsl rijden, onze intercity's leegeten, zo noem ik het maar even. Want ja, als het ongeveer even duur is, dan gaat men overstappen naar de snellere trein en gaat dat ten koste van de bezetting van de intercity's. Dat zou dan ook weer gevolgen hebben voor de wijze waarop je daarmee verder kunt gaan. Ze zei ook nog, zo herinner ik mij uit ons onderzoek, dat ze nog eens hadden gekeken hoeveel automobilisten dan zouden overwegen om de auto thuis te laten staan onder de carport of waar ze hem ook parkeren, en in de HSL te stappen. Nou, dat zouden er dan ongeveer zo'n 1.000 zijn. Dus zei ze: dat betekent dus 47 miljoen, 1.000 extra reizigers, 47.000 per automobilist; nee dat gaan we niet subsidiëren. Zo werd het eigenlijk afgehouden. Er heeft toen nog wel een motie gelegen, volgens mij van onze vroegere collega Halsema, die dat wel wilde. Die is toen echter verworpen. De motie die daarna is aangenomen, was een slappere variant, die ook juridisch geen gevolgen heeft gehad voor het contract, is mijn herinnering daar nog aan.

De heer **Van Gerven**: Het is interessant wat u zei. Die vergoeding van 147 miljoen was opgenomen in de pot om infrastructuur te realiseren. Klopt dat?

De heer **Slob**: Nee, wat ik zei was: toen op 5 december 2001 het contract met HSA werd afgesloten, zat daar een optie in dat als de Staat nog tot een inzicht zou komen -- dat kon nog tot, geloof ik, 1 september 2002 -- om alsnog een tariefrestring toe te passen, dit dan kon. Dan moest men dat

natuurlijk ook aangeven. Dan zou de HSA een reductie krijgen, want de inkomsten zouden dan op termijn ook minder zijn, op de vergoeding die HSA moest betalen. Dat was een reductie van 47 miljoen.

De heer **Van Gerven**: Maar die 47 miljoen maakt toch geen deel uit van de begroting?

De heer **Slob**: Nee, maar als er een reductie wordt toegepast, dan moet dat natuurlijk op het totaal van de rijksbegroting wel opgelost worden. Dat was het statement dat het ministerie van Financiën maakte tegenover Verkeer en Waterstaat. "Als dat gaat gebeuren, denk dan maar niet dat ik het ga betalen." Ik denk dat minister Zalm dat misschien wel zo gezegd zou hebben. "Dat ga je dan maar op je eigen begroting zoeken." Dat betekent dat ze het op de MIRT hadden moeten zoeken en dat had dan natuurlijk weer gevolgen gehad voor andere projecten.

De heer **Van Gerven**: Dat is dus de discussie, want de MIRT is een meerjarenplanning van infrastructuurprojecten, om wegen aan te leggen of te verbeteren enzovoorts. We hebben de secretaris-generaal van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gehoord, de heer Pans. Hij zegt dat er maar voor 100 miljoen in de begroting zat op dat moment. Ik spreek over het jaar 2001/2002. Later is het wel volledig in de begroting opgenomen, maar toen nog niet. Hebt u van die discussie iets meegekregen? Dat zou namelijk betekenen dat het in de begroting niet was dichtgetimmerd.

De heer **Slob**: Dat hebben we wel meegekregen vanuit de TCI, waar we die uitgebreide studie hebben gedaan en gekeken hoe een en ander is verlopen, ook in financiële zin. Dat zijn, althans voor zover ik weet, geen zaken die in de Kamer een-op-een zo gewisseld zijn tussen kabinet en parlement, in dit geval de vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat. Als TCI hebben we zelfs de conclusie getrokken dat men heel erg voorzichtig was met het delen van informatie. Zeker als het om kwantitatieve gegevens ging, werd dat eigenlijk niet gedaan, omdat men het parlement toch zag als een risico voor budgetbeheer en omdat men gewoon bang was dat het delen van informatie,

even los van het feit dat er ook marktpartijen bij betrokken waren, heel veel discussie zou gaan losmaken, waar misschien ook weer prijskaartjes aan zouden hangen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil even terug naar de motie-Feenstra over de tariefrestructie. U zegt dat de Kamer niet heeft doorgepakt, omdat de minister bijvoorbeeld zei dat het om €47.000 per automobilist zou gaan die uit de auto moest worden gehaald. Dat soort voorbeelden werd aangehaald. Door dat beeld heeft een meerderheid van de Kamer dat niet doorgezet. Mag ik het zo concluderen?

De heer **Slob**: Het sloeg niet een-op-een op de motie-Feenstra, maar op de hele discussie die toen in de Kamer ontstond over de tariefrestructie. Het ministerie van Financiën, de ambtenaren, waren bang dat die zou losbarsten, terwijl ze het bij de NS op zich wel plezierig vonden dat die discussie losbarstte, want eventueel zou daar een reductie uit voortkomen. Het was een enorm krachtenspel. Ik heb bij dit dossier heel vaak gemerkt dat het, als het een groot krachtenspel wordt, op een bepaald moment ook naar een hoger niveau gaat. Soms worden de keuzes dan ook op het allerhoogste niveau partijpolitiek gemaakt. Dat zijn in dit soort situaties vaak keuzes in de trant van: doorgaan op de afspraken die we hebben gemaakt en geen wijzigingen daarin doorvoeren, in verband met alle consequenties die daaruit kunnen voortvloeien.

De heer **Van Gerven**: U zegt: dat loopt dan via coalitielijnen.

De heer **Slob**: Dat hebben we meerdere malen gezien, ja.

De heer **Van Gerven**: Ook toen al, of later?

De heer **Slob**: Helemaal in het begin -- ik vind dat nog steeds heel erg onbegrijpelijk -- toen de hsl werd aangelegd, is het tracé in het regeerakkoord van het kabinet-Kok I opgenomen, met inbegrip van de tracékeuze. Dat

geschiedde op een moment dat wat we toen de planologische kernbeslissing (PKB) noemden, dus het hele ruimtelijke ordeningsverhaal, nog veel ...

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u, mijnheer Slob, want wij willen echt focussen op andere dingen dan tracé en aanleg. Dat is ook al heel uitvoerig beschreven. Ik wil met u naar een andere motie toe, om dat spel in de Kamer scherp te krijgen. In 2005 hebt u de motie-Van Hijum mede ondertekend. Daarin wordt de regering verzocht, erop toe te zien dat NS de frequentie en loop van bestaande intercity's niet zou aanpassen, louter omwille van een beter exploitatieresultaat van de hogesnelheidslijn. Wat was de achtergrond van die motie?

De heer **Slob**: Nog even één opmerking over wat ik hiervoor zei. Dat ging inderdaad over de infra, maar het is ook wel goed om de lijn breder te trekken van het uiterste, het laatste stukje dat u nu onderzoekt op het gebied van vervoer en om ook te kijken naar wat daaraan vooraf is gegaan. Ik zie zelf uw commissie als een soort afsluiting van waar de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten mee bezig is geweest. Dan zie je het volgende. Als op een bepaald moment in het proces zaken op scherp komen te staan, tot en met dat ze zelfs worden vastgelegd in regeerakkoorden, zie je dat, als de Kamer dan aan zet is, er soms geen enkele ruimte meer is om nog iets te doen. Zelfs als de Kamer in meerderheid andere opvattingen had, ging men toch gewoon door zoals eerder was afgesproken, met alle kosten die daar extra weer bijgekomen waren. Dat is gebeurd inzake het tracé, omdat een van de regeringspartijen, de Partij van de Arbeid, daar toch anders in zat en het uiteindelijk chefsache werd binnen het kabinet van toen.

De heer **Van Gerven**: Goed, dat was even toch nog een stukje geschiedschrijving.

De heer **Slob**: Ja, de motie-Van Hijum kan ik mij nog herinneren. Er zijn veel moties-Van Hijum geweest, een gewaardeerd oud-collega, die een aantal jaren actief is geweest op dit terrein.

De heer **Van Gerven**: Maar daar stond ook uw naam onder.

De heer **Slob**: Ja, deze heeft ook mijn naam gekregen. Dat gebeurde niet altijd, maar bij deze motie wel. Dit was een motie die, denk ik, heel erg goed de zorgen verwoordde die de Kamer toen had. Men wist dingen, want de discussie daarover werd gevoerd, we hadden het er net al over, ook met minister Peijs. Gaat dat wel goed met die gebruiksvergoeding? Is het niet een te zware last voor de HSA? Gaan daar misschien straks problemen ontstaan? Er was ook wel angst. Zouden die problemen dan misschien niet op een andere manier terugkomen, want het moet uit de lengte of uit de breedte komen. Als dat zo'n zware financiële last is, moet er misschien op een andere plek gesneden worden om toch de financiële middelen bij elkaar te krijgen. Onze angst was dat dan mogelijkwerwijs het vervoer op andere plekken in Nederland minder zou worden. Ik doel bijvoorbeeld op de intensiteit van intercity's of van stoptreinen. Dat hebben we toen ook uitgesproken in die motie.

De heer **Van Gerven**: Is er nu voldoende uitvoering gegeven aan die motie?

De heer **Slob**: Ik ben daar de laatste weken nog eens goed in gedoken. Toen de dienstregeling voor 2007 er kwam, was de Kamer in behoorlijke staat van ontzetting, in die zin dat het een verslechtering was. De dienstregeling van 2007 zag er niet goed uit. Ze zag er wel goed uit voor het westen van het land, maar Nederland is meer dan de Randstad. Daarbuiten, voor het oosten, het noorden en ook wel voor het zuiden was het echt een verslechtering. Wij kregen die informatie. U moet ook even kijken hoe het toen politiek is gelopen. We hadden net te maken gehad met de val van een kabinet. Er waren verkiezingen geweest, er zou een nieuw kabinet komen. Wij kregen die informatie pas in augustus 2006, ook nog in het reces, geloof ik. Direct daarna zijn toen de discussies gevoerd, maar in de eerste brief die de toenmalige staatssecretaris, onze huidige minister, mevrouw Schultz, ons stuurde, stond al dat het onomkeerbaar was. Het kon niet meer veranderd worden. Dat woord heeft zij later teruggenomen, maar duidelijk was wel dat wij gewoon werden geconfronteerd met een dienstregeling voor 2007,

waarop misschien nog wat kleine aanpassingen konden plaatsvinden, maar die wij wel als een verslechtering hebben gezien.

De heer **Van Gerven**: Hield die verslechtering verband met de hogesnelheidslijn?

De heer **Slob**: Dat blijft gissen.

De heer **Van Gerven**: Maar we mogen concluderen dat die motie dan toch niet helemaal is uitgevoerd.

De heer **Slob**: Op basis daarvan zou je dat kunnen concluderen. Ik weet wel dat de Kamer het toen ook niet zomaar over haar kant heeft laten gaan. We hebben uiteindelijk zelfs nog met de minister daarover gedebatteerd, dus eerst met de staatssecretaris en later met de minister. De Kamer heeft ook nog een aantal moties met wensen rond de dienstregeling ingediend, die volgens mij op een paar onderdelen ook nog wel ingepast zijn, maar de hele sfeer eromheen was: hoe kan dit gebeuren? Hoe kan het dat de Kamer op deze wijze eigenlijk ook geschouwd wordt? Wij zagen het ook als een uitglijder van de staatssecretaris. Dat geldt ook voor de wijze waarop het ons gepresenteerd is.

De heer **Van Gerven**: U wordt min of meer voor voldongen feiten geplaatst, net als wat met de Kamer gebeurde na het afsluiten van de concessieovereenkomst in 2001. U refereerde daar zojuist ook al aan. Dat brengt ons toch bij de vraag wat de kracht is van het parlement, van de Kamer. Hebt u ook nog voorbeelden uit het hsl-dossier waarop de Kamer wel doorpakt? Of kunt u die niet noemen?

De heer **Slob**: Ik ben de afgelopen weken weer flink in de stukken gedoken en heb de verslagen nog eens gelezen. Dan zie je dat de Kamer steeds wel de goede vragen weet te stellen en ook de vinger legt bij ontwikkelingen die er op dat moment zijn. Dat deed ze bijvoorbeeld rond de HSA. Kan die de zware last eigenlijk wel dragen, al is zij die willens en wetens zelf

aangegaan? Dat speelde in een context waarin men zijn positie natuurlijk wel moest veroveren, want er was zo veel gaande met liberalisering en mogelijke privatisering, dus moest men een sterke positie hebben, maar als dat zo'n zware last wordt die HSA moet meedragen, gaan ze daar dan niet onder bezwijken? Dan komt de rekening immers alsnog bij de Staat te zitten. Daar is regelmatig door de Kamer de vinger op gelegd.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar de vraag is dus even, en misschien kunt u die toch met ja of nee beantwoorden, of u voorbeelden kent waarin de Kamer inzake de hogesnelheidslijn echt heeft doorgepakt.

De heer **Slob**: Wat bedoelt u met "doorpakken"?

De heer **Van Gerven**: Dat ze op een majeur punt toch echt een andere richting uit wilde en ook heeft bewerkstelligd dat dat ging gebeuren. Als u dat met ja of nee moet beantwoorden?

De heer **Slob**: De Kamer heeft niet moties aangenomen waarin stond: en nu is het klaar, u -- dus de minister, en daarachter het kabinet -- gaat nu maar weer onderhandelen met HSA om tot een nieuwe concessie te komen. Daar zou de integratie met het hoofdrailnet bij moeten horen, wat, zoals we weten, jaren later door minister Schultz zelf wel gedaan is. Dat soort moties was ook kansloos geweest. Ik zei het net al: omdat er zulke grote bedragen in omgaan, is dit uiteindelijk ook gewoon een zaak die op het allerhoogste niveau van het kabinet en van de coalitie aan de orde is. Moties die afweken van de afspraken die eerder gemaakt zijn, waren op voorhand al kansloos. Dus is het ook een afweging die je kunt maken of je dat dan wel op die manier moet doen. De Kamer heeft in 2005 uiteindelijk wel, en dat vind ik heel goed, gezegd: allemaal goed en aardig, maar in dit soort openbare sessies met een minister, in algemene overleggen, komen we er niet uit. Het is heel ongemakkelijk. Het gebeurde vaker dat we in beslotenheid moesten gaan spreken, en dan was het argument vaak: marktinformatie kunnen we niet zomaar delen, dus dat moet in beslotenheid. Daar kon je dan weer helemaal niets mee. Tot de Kamer zelf heeft gezegd: wij gaan onderzoek

doen naar het vervoer, want we hebben grote zorgen of die treinen straks wel zullen gaan rijden en of degene die die treinen moet gaan bouwen, wel capabel is. Daar is de Kamer toen mee aan de slag gegaan. Wat dan weer minder is aan wat er toen is gedaan, is dat de tussenrapportages die daaruit voort zijn gekomen, nooit naar buiten zijn gebracht, ook omdat er weer kabinetswisselingen waren. We zaten toen in een heel hectische periode, politiek, met het ene kabinet na het andere. Dat is voor dit dossier ook niet echt bevorderlijk geweest, voor de voortgang.

De heer **Van Gerven**: Mag ik afsluitend op dit punt concluderen dat de Kamer wel veel gesignaleerd heeft, ook eigen onderzoek heeft gedaan, maar uiteindelijk toch niet bepalend is geweest voor de richting waarin het hsl-dossier zich heeft ontwikkeld?

De heer **Slob**: Dat is op zich een goede conclusie, waar ik wel deze kanttekening bij wil maken: ook de informatievoorziening vanuit het kabinet aan de Kamer was van tijd tot tijd van dien aard en ook zo omfloerst dat de Kamer soms niet eens wist dat men bij wijze van spreken harder zou moeten aanslaan. Die informatie was bij de Kamer gewoon niet bekend.

De heer **Van Gerven**: Over de informatie-uitwisseling en over hoe dat gaat, vertrouwelijk en niet-vertrouwelijk, komen we later nog terug. Ik wil nu het woord geven aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Voordat ik u een paar vragen stel over de lobby van de NS, wil ik u nog op een paar punten iets vragen waarover ik u tussen de regels door een paar dingen meende te horen zeggen. Het lijkt me verstandig om even te verifiëren of dat nu ook precies was wat u bedoelde in het verhoor tot nu toe. Ik zal dat kort doen.

U zei: eigenlijk werd de Kamer een beetje op afstand gehouden. U zei ook: het parlement wordt door het kabinet een beetje gezien als risicofactor voor het budgetbeheer. Maar daar is de Kamer toch zelf bij, dat zij zich dat laat aandoen, nog even los van welke partijen, waarom, en met welke argumenten? De Kamer kan toch, als zij dat wenst, zich heel hard opstellen?

De heer **Slob**: Zeker, maar de opmerking die ik maakte over een risico voor budgetbeheer was een conclusie die wij trokken als TCI.

De heer **Elias**: Die Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten.

De heer **Slob**: Precies. Ook omdat wij constateerden dat informatie die eigenlijk veel nadrukkelijker gedeeld had moeten worden met de Kamer, niet op die wijze werd gedeeld. Laat ik een voorbeeld geven. Dat is ook de aanleiding geweest voor het oprichten van die commissie. De Kamer kwam erachter dat in de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het kalenderjaar 2003 -- niet in de hoofdtekst maar, uit mijn hoofd, op pagina 152, aan het eind van een technische tabel -- opeens een risicoreservering stond van 985 miljoen. Een onvoorstelbaar groot bedrag. Wij dachten toen nog heel erg in gulden en dan ging je over de 2 miljard heen. Dat was helemaal weggestopt in die begroting. Dat is het uiteindelijke resultaat geweest van wat er in de jaren daarvoor is gebeurd, dat eigenlijk alle overschrijdingen die er waren, min of meer onder de pet werden gehouden. Ze werden niet echt gedeeld met de Kamer, niet in kwantitatieve gegevens over de risico's, maar meer in categorieën, van: hier zit wat spanning en daar zit wat spanning. Er werd niet uitdrukkelijk met de Kamer gedeeld dat er dergelijke overschrijdingen waren. Die waren uiteindelijk opgelopen tot bijna 1 miljard dus. In de allerlaatste accountantsrapportage die onder verantwoordelijkheid van minister Netelenbos naar de Kamer werd gestuurd, werd daar wel in heel omfloerste bewoordingen een beetje op gehint, en de minister deed er een briefje bij dat ze geen aanleiding zag voor verder commentaar. Zo werd dat naar de Kamer gestuurd.

De heer **Elias**: U zegt: feiten werden weggemoffeld. Ze werden wel aangereikt, zodat de bewindspersoon achteraf kon zeggen "ja hoor, ik heb het de Kamer wel verteld", maar het zat zo diep weggestopt dat je het bijna niet kon vinden.

De heer **Slob**: Ik ben er trots op dat de Kamer het dus wel gevonden heeft en dat de Kamer toen ook gezegd heeft -- u verwoordde het net ook al, daar is een Kamer ook voor -- "dit accepteren we gewoon niet". Er kwam ook net weer een kabinetswissel, waarna we weer een nieuwe minister kregen. Dat was minister De Boer van de LPF en die kreeg het niet eens in zijn overdrachtdossier mee. Zelfs daar zat het niet in. De enige wijze waarop hij het meekreeg, is dat hij even een biertje heeft gedronken met -- de naam viel hier al -- de heer Pans, de sg die hem even over wat hem te wachten stond kwam bijpraten op zijn boot, die -- ik zal het nooit meer vergeten -- de naam Prime Time had. Daar zaten de heren. Toen heeft hij een emmer aan informatie over zich heen gestort gekregen, zoals hij dat later in dezelfde ruimte aan ons verteld heeft. Daar zat toen ook die risicoreservering van 985 miljoen tussen. Hij kwam uit het bedrijfsleven en vond dat op zich helemaal niet zo vreemd, maar voor ons was het echt een heel vreemde figuur. De Kamer heeft daar toen op aangeslagen. Dat is ook aanleiding geweest voor het instellen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten. Toen zijn we daar stevig mee aan de slag gegaan, maar voordat je dus zover bent, voordat je daar achter komt, voordat je door hebt wat daar eigenlijk gaande is, dat er informatie afgedekt is, dat minister Netelenbos hier zei: "overschrijdingen? Dat is een spanning in de raming!" ... Zij noemde dat geen overschrijding. Wij hadden een eigen procedure grote projecten, waarin stond dat je dat moest melden.

De heer **Elias**: Uw punt is duidelijk.

De heer **Slob**: Het was voor haar geen overschrijding.

De heer **Elias**: Het tweede punt. U zei: wij dienden dan ook wel geen motie in, want die was misschien toch kansloos, tenminste, dat dacht ik u te horen zeggen. Dan nog had de Kamer, uw partij, uzelf, uw woordvoerder, daar toch op kunnen wijzen, om aldus dat signaal af te geven?

De heer **Slob**: Nee, maar de discussie, want daar ging het net over, over de spanning die stond op de hoogte van het bedrag voor het vervoerscontract

en de zorgen die daarover waren, is iets wat in de Kamer steeds aan de orde is geweest. Daar heeft de Kamer ook steeds op gewezen. Ik heb dat zelf gedaan, maar andere collega's hebben dat ook gedaan. Op een bepaald moment krijg je dan wel een reactie terug, een stuk herkenning, in de trant van: natuurlijk zijn er risico's, wij houden dat in de gaten en we hebben nog wel even wat tijd; het zijn nog prognoses, het zijn verwachtingen. Daar heeft de Kamer inderdaad tot 2005, tot het echt te gortig werd, genoeg mee genomen. Met terugwerkende kracht zou je kunnen zeggen dat men misschien wel wat eerder had moeten aanslaan, maar dat moet wel in de breedte gebeuren.

De heer **Elias**: Hebt u ook voorbeelden van omfloerste of slechte informatievoorziening over het vervoer over de hsl?

De heer **Slob**: De omfloerste bewoordingen zaten meer in de sfeer dat al in een vrij vroeg stadium er signalen doorkwamen, met name toen men uiteindelijk wist -- en dat heeft tot 2004 geduurd -- wie die treinen zou gaan bouwen, dat daar ook weer vragen over waren. Kunnen ze dat wel? Er kwamen signalen binnen uit Denemarken waar treinen van het spoor werden gehaald. De reactie vanuit het kabinet was eigenlijk steeds een die ik toch maar "bezweringsformule" noem, van: het duurt nog wel even, ze rijden nog niet. Dat was een terugkerend iets.

De heer **Elias**: Maar met die bezweringsformules nam u wel genoeg.

De heer **Slob**: Contract is contract, was een reactie die we steeds te horen kregen. En de minister zei steeds: ik hoor van HSA zelf dit of dat. Zij verschool zich in die zin ook wel een beetje achter HSA en dat was ook eigenlijk wel begrijpelijk, want die had weer de contracten afgesloten met de treinenbouwer. Ik krijg steeds terug, zei ze, dat we gewoon op tijd gaan rijden, dat het gewoon gaat lukken. We weten nu als geen ander ...

De heer **Elias**: Maar daar nam u genoeg mee, met die formules.

De heer **Slob**: Wij konden niet zo veel anders dan daar genoeg mee nemen.

De heer **Elias**: Had u in 2004 al informatie over problemen met AnsaldoBreda?

De heer **Slob**: 2005. Nee, in 2004 -- ik zeg even uit mijn hoofd: mei 2004 -- was volgens mij het moment dat duidelijk werd dat AnsaldoBreda die treinen zou gaan bouwen. Toen ontstond er overigens wel gelijk discussie, omdat in het persbericht dat de treinenbouwer naar buiten bracht, erover werd gesproken dat eind 2006, volgens mij, de oplevering zou zijn. In het staatje dat wij hadden over wanneer er moest worden opgeleverd, lag dat een paar maanden daarvoor. Dus dat was in de Kamer ook gelijk een discussiepunt, maar de minister zei: nee, dat komt allemaal goed. Wij moesten daar maar op vertrouwen.

De heer **Elias**: We gaan het even met u hebben over de lobby van de NS. We spraken zojuist over de invoering van de tariefrestrictie. Alles wat daaromheen speelt, is bekend. Dat is een discussie die in 2002 volop speelt in de Kamer. NS deed veel moeite om die tariefrestrictie ingevoerd te krijgen. Die discussie liep een paar jaar door, ook toen u op enig moment Kamerlid werd liep die nog. Bent u zelf op enig moment benaderd over de tariefrestrictie door de NS?

De heer **Slob**: In 2002 niet. Ik was toen ook geen woordvoerder. Ik heb er geen heel directe herinneringen aan dat dit onderwerp aan de orde kwam, met een datum erbij, maar in de contacten die er zijn geweest toen ik woordvoerder was, is het woord "tariefrestrictie" natuurlijk wel een keer gevallen.

De heer **Elias**: Had u als Kamerlid regelmatig contact met mensen van de NS?

De heer **Slob**: Ik weet niet wat "regelmatig" is. Om de zoveel tijd weleens.

De heer **Elias**: Een paar keer per jaar.

De heer **Slob**: Jazeker. De NS had haar lobby goed op orde, overigens op een manier die ik uitermate correct vond. Ik vind er niets verkeerd aan dat ook een NS met Kamerleden spreekt. Sterker nog, het lijkt mij ook heel goed om die inzichten mee te krijgen. Ik heb nooit meegemaakt dat de NS mij op een onbetamelijke manier benaderd heeft. Dat zou ze ook niet aangeraden zijn hoor, want dan staan ze snel weer buiten. De NS heeft wat mij betreft in die jaren op een heel correcte manier informatie verstrekt.

De heer **Elias**: Feitelijk en zakelijk.

De heer **Slob**: Feitelijk, zakelijk en als je vragen had, konden die beantwoord worden. Als je een keer op locatie wilde kijken, kon dat ook. Op die manier.

De heer **Elias**: Het ene Kamerlid gaat anders om met informatie van lobbyisten dan het andere. Herkende u weleens in debatten of in stukken de precieze informatie die de NS u had aangeleverd, bijvoorbeeld een kant-en-klare motie of suggesties?

De heer **Slob**: Er zijn weleens momenten geweest, maar ik heb het niet concreet, van: dan moet je aan die of die motie denken. In de breedte merkte ik wel, als wij in de commissie I en M -- zo heette die uiteindelijk, daarvoor was het commissie V en W -- aan het praten waren ...

De heer **Elias**: Infrastructuur en Milieu en daarvoor Verkeer en Waterstaat.

De heer **Slob**: ... dat er soms weleens wat terugkwam waarvan je dacht: hé, stond dat niet in een brief? Dat kon ook bij anderen vandaan komen. Dat komt natuurlijk weleens voor, maar ik geloof dat ieder Kamerlid, in welke commissie dan ook, die ervaring weleens heeft. Ik ben daar zelf helemaal wars van. Ooit heeft iemand een keer geprobeerd mij een motie aan te

smeren, van: die zou je moeten indienen. Die stond binnen twee minuten weer buiten. Daar gaat de Kamer zelf over.

De heer **Elias**: Maar in sommige teksten, woorden of typeringen herkende u de hand van de NS?

De heer **Slob**: Misschien refereert u aan ... Ik weet niet of dat bij de NS vandaan kwam, maar op een bepaald moment kwamen natuurlijk wel woorden in omloop die met de tariefrestrictie te maken hadden, "de bontjassentrein" en dergelijke. Ik weet niet wie die term verzonnen heeft, maar het was wel een typering die aangaf: deze trein wordt veel te duur en daar kan Jan met de pet straks niet meer in vervoerd worden. Dat willen we niet. Maar ik weet niet of zoiets bij de NS vandaan zou komen en ik heb daar ook geen enkele aanwijzing voor.

De heer **Elias**: Beoordeelt u de lobby van de NS als succesvol, bij de Kamer in Den Haag?

De heer **Slob**: U gaf net ook al aan dat de Kamer uiteindelijk niet de uitspraken heeft gedaan die de NS geholpen hebben. Daar is minister Schultz voor geweest, die eind 2011 een hete aardappel die door haar voorgangers steeds vooruit was geschoven, wel heeft opgepakt en uiteindelijk ervoor heeft gezorgd dat er een concessie kwam, die qua financiën betaalbaar was en waarin ook een integratie met het hoofdrailnet zou gaan plaatsvinden. Dat is niet vanuit de Kamer tot stand gekomen.

De heer **Elias**: Waar ik het over had is ... U refereerde er zelf net aan dat u als lid van de tijdelijke onderzoekscommissie ook interne notities aan bijvoorbeeld minister Zalm had gezien, waarop hij met grote letters in de kantlijn had geschreven: oneens. Tijdens het verhoor met hem hier is gebleken dat een van die hanenpootaantekeningen zijnerzijds was: nu moet de NS ook stoppen met dat deloyale gelobby richting Kamer. Daar was in ieder geval vanuit zijn perspectief sprake van.

De heer **Slob**: Zeker, maar dat was in het begin. Dat was die optie die in het contract zat van dat jaar. In dat jaar, maar daar ben ikzelf als Kamerlid niet bij betrokken geweest, heeft de NS inderdaad pogingen gedaan, heb ik begrepen, en dat hebben wij in ons onderzoek ook naar voren zien komen, om ervoor te zorgen dat die tariefrestructie zou worden toegepast. In die periode heeft minister Zalm inderdaad gezegd dat hij dat deloyaal vond. Oké, hij is de aandeelhouder, dus ...

De heer **Elias**: Hebt u ervaren dat de relatie tussen NS en de Staat het handelen van de Kamer beïnvloed heeft?

De heer **Slob**: Niet in die zin dat er uiteindelijk keuzes werden gemaakt, waar de NS belang bij zou hebben gehad. De NS had er belang bij dat die tariefrestructie snel zou worden toegepast, dat de optie die in het contract zat, gelicht zou worden. Dat is niet gebeurd. De NS had er belang bij dat, toen het maar duurde en duurde, er een reductie zou komen op de hoge gebruiksvergoeding die betaald moest worden. Dat heeft nog heel erg lang geduurd. In die zin heeft dat, als het echt een beoogd doel van de NS was, tot eind 2011 in ieder geval geen effect gehad.

De heer **Elias**: Denkt u dat de Kamer bij tijd en wijle de positie van de minister ten opzichte van de NS verzwakte, dus dat de Kamer de minister als het ware voor de voeten liep, door te veel te luisteren naar de NS?

De heer **Slob**: Het laatste is een conclusie die u trekt.

De heer **Elias**: Nee, het is een vraag. Er stond een vraagteken achter.

De heer **Slob**: Ik heb niet de indruk dat de Kamer te veel luisterde naar de NS. Dát de Kamer naar de NS luisterde, is denk ik heel logisch. Uiteindelijk gaat iedere fractie over de eigen afwegingen die ze maakt, hoe ze een debat ingaat en welke vragen ze stelt. Ik constateer wel dat de minister vaak de Kamer wat op afstand hield, ook onder het mom van: er wordt onderhandeld met marktpartijen, dat is allemaal heel kwetsbaar. Het is juridisch natuurlijk

redelijk explosief, zou je haast kunnen zeggen. Op die wijze kon er ook niet echt een open uitwisseling van opvattingen, gedachten en informatie plaatsvinden tussen het parlement en de minister. Dat gebeurde toch te omfloerst, of het gebeurde in beslotenheid, waardoor je er in de openbaarheid weer niets mee kon.

De heer **Elias**: De commissie-Duivesteijn, dat was de commissie waar we het over hadden ...

De heer **Slob**: Het is goed om zijn naam nog even te noemen. Dat was onze gewaardeerde voorzitter.

De heer **Elias**: ... adviseerde onder meer een cultuuromslag, waarbij de Kamer het kabinet veel kritischer zou bejegenen. Kan de Kamer dat eigenlijk, als het gaat om een staatsdeelneming?

De heer **Slob**: Een Kamer kan een kabinet altijd kritisch bejegenen. Dat is zelfs aan te bevelen. U hebt gelijk dat het, in de grote casus waar we het hier over hebben -- de aanleg van een spoorverbinding en een openbare aanbesteding waar een partij aan meedoet, waarin dezelfde Nederlandse Staat ook nog eens 100% aandeelhouder is -- een heel hybride situatie is. Dat is zo ingewikkeld! Daarom zei ik net ook dat het op 8 juni 2000, het moment waarop er tot die openbare aanbesteding is besloten, beter ware geweest als er gewoon onderhands gegund was. Dan was het, denk ik, op een betere manier verlopen en dan had ook de integratie met het hoofdrailnet op een betere wijze kunnen plaatsvinden. Dan hadden heel veel problemen voorkomen kunnen worden. Als het al wel openbaar aanbesteed zou worden, ware het ook beter geweest dat het klimaat niet zo was dat de NS echt dacht: willen wij nog toekomst hebben, willen wij ook internationaal nog meedoen, met die liberalisering die ingezet wordt, met de mogelijke privatisering ... Daarom heeft men toen zo hoog geboden. Als men lager had geboden en men had het ook gekregen, dan was misschien ook een deel van de problemen niet ontstaan.

De heer **Elias**: Temeer waar de NS die staatsdeelneming kent, de volgende vraag. NS heeft gepoogd, zo blijkt ons uit de interne stukken, om deze parlementaire enquête die nu plaatsvindt, tegen te houden, actief. Oud-president-commissaris Meijer zei daarover, toen we hem daar een vraag over stelden: het kan natuurlijk nooit zo zijn dat een bedrijf zich actief bemoeit met de vraag of uw Kamer een enquête instelt of niet. Wat is uw mening daarover?

De heer **Slob**: Ja, dat is voor mij natuurlijk zo duidelijk als wat. De Kamer beslist zelf over welk onderwerp ze een enquête wil houden. Iedereen mag daar wel opvattingen over hebben, maar de Kamer beslist uiteindelijk en het resultaat zit hier voor me, want er is een enquêtecommissie gekomen, dat bent u, die haar werk aan het doen is, volgens mij.

De heer **Elias**: Collega Vos.

Mevrouw **Vos**: De verstandhouding tussen de Staat en NS, hoe zou u die karakteriseren?

De heer **Slob**: Ja, gespannen, ook vanwege de heel hybride wijze waarop dat in elkaar zit. Ik denk dat dat iets is waar we ook in deze tijd over zullen moeten nadenken. Er is de afgelopen week nog weer het een en ander gebeurd. Het is heel goed om het hele traject te bekijken, alle overleggen die er zijn geweest, de keuzes die er zijn gemaakt, maar het is ook goed om naar het begin te gaan en het hele klimaat, de hele cultuur, de hele constructie waarbinnen NS moet opereren, onder ogen te zien. Ik denk dat veel van wat later fout is gegaan, en zelfs tot de dag van vandaag nog fout gaat, een oorsprong heeft en die moeten we, denk ik, met elkaar onder ogen willen zien.

Dat laat onverlet dat de NS natuurlijk zelf gewoon volledig verantwoordelijk is voor het bod dat ze heeft gedaan voor het vervoerscontract. Dat men daar ook een tijdlang aan gehouden is, ligt eveneens in de rede. Er stonden immers gewoon handtekeningen onder. Het is goed om dat begin heel goed te bekijken, het klimaat, de cultuur, de overspannen verwachtingen die er

waren van de markt, van die liberalisering, en om elkaar ook in het parlement nog eens goed in de ogen te kijken, van: is dit wat we willen?

Mevrouw **Vos**: Dat zal zeker nog gebeuren. Waarin zag u, in uw tijd als Kamerlid, voorbeelden van die moeizame verstandhouding?

De heer **Slob**: Je voelde het. De wijze waarop er over elkaar werd gesproken. Het was natuurlijk ook gewoon een gegeven, in die zin dat de NS verzelfstandigd was, dat de NS meegedaan had, in die HSA-constructie, aan die openbare aanbesteding en die ook gewonnen had en daar afspraken over had gemaakt, ook met de Staat, met dezelfde Staat die voor 100% aandeelhouder is. Dat was het hybride van die hele constructie. Dat er dan ook wat afstand komt en dat de minister die de Staat vertegenwoordigt, te maken krijgt met volksvertegenwoordigers die de minister daarop aanspreken, en dat die minister dan ook duidelijke woorden spreekt over wat zij van de NS verwacht ... Vaak waren dat wel stevige woorden, in de trant van: we houden ze aan het contract. Je merkte soms ook gewoon irritaties. Net werd al een voorbeeld gegeven van minister Zalm als het erom ging dat de NS had geprobeerd om de discussie over de tariefrestructie een beetje op te poken. Dat zijn allemaal illustraties van gespannenheid, die mede voortkwamen uit de politieke keuzes die in de jaren negentig waren gemaakt.

Mevrouw **Vos**: Maakte dat het ook voor een Kamerlid moeilijker om in te grijpen of bij te sturen?

De heer **Slob**: Het is heel lastig om daar een goede rol in te vinden. Laat ik de hoogte van de gebruiksvergoeding maar weer als voorbeeld nemen. Je weet gewoon dat als je ze aan hun contract blijft houden, terwijl dat eigenlijk helemaal niet meer gaat, en het vastloopt, die rekening -- het was geloof ik 2,4 miljard, zeg ik uit mijn hoofd -- dan bij de Staat terecht zou komen. Dan zit je in een heel ongemakkelijke situatie. Als er dergelijke afspraken waren in het bedrijfsleven, tussen partijen die echt los van elkaar staan, maar wel een contract hebben gesloten, dan zou je kunnen zeggen: oké, laat dan maar failliet gaan, dan gaan we wel met een ander in zee. Maar hier wist je dat een

faillissement gevolgen zou hebben, ook voor de begroting van de rijksoverheid, en niet zo'n klein beetje ook.

Mevrouw **Vos**: Dus dat maakte het werk voor u als Kamerlid lastiger?

De heer **Slob**: Ja, dat maakte het inderdaad ook lastiger.

Mevrouw **Vos**: Je kon niet zomaar zeggen "laat maar failliet gaan", of "het is een staatsbedrijf, we doen het niet zus, maar zo"?

De heer **Slob**: Je kon dat wel zeggen, maar dan wist je ook wat daarvan de financiële gevolgen waren. Uiteindelijk zaten wij er ook voor het belang van de Nederlandse burgers en van de reizigers. Je wilde ook gewoon dat die op een goede wijze vervoer zouden krijgen en dat het betaalbaar zou blijven. Als dergelijke rekeningen eraan zouden zijn gekomen, dan had dat echt gevolgen gehad, ook voor hen.

Mevrouw **Vos**: Had u wel het idee dat u een goed overzicht had van al die spanningen en belangenconflicten?

De heer **Slob**: Nou, één ding weet ik wel. Als eenvoudig Kamerlid heb je nooit het totale overzicht van alle spanningen die er overal zijn, zeker niet van wat er allemaal in een kabinet plaatsvindt. Dat weten ze ook aardig te maskeren, getuige de wijze waarop mevrouw Netelenbos later de openbare aanbesteding heeft verdedigd. Zelfs toen ze al geen minister meer was, zei ze hier in deze zaal nog dat het allemaal zo lucratief was. Als ik op die woorden afga, heb ik toch een heel ander beeld dan wat ze nu met terugwerkende kracht aangeeft over blauwe brieven en dergelijke en over met man en macht proberen te voorkomen dat er openbaar zou worden aanbesteed. Ook een minister Peijs was hier in deze zaal, toen we haar als TCI verhoorden, heel erg lovend over het contract. Dat was een uitstekend contract, echt ook keihard als het ging om de afspraken. Dat was ook de wijze waarop bewindspersonen -- sommigen zelfs na hun aftreden nog; dan

konden ze bij wijze van spreken helemaal los gaan, als ze dat zouden willen -- toch nog bezig waren dat te verdedigen.

Mevrouw **Vos**: Mag ik u vragen wat u dan afgelopen week dacht toen u dat hoorde, die verdediging door die twee voormalige ministers?

De heer **Slob**: In ieder geval toen ik minister Netelenbos hier hoorde spreken, dacht ik: oké. We hebben hier de belofte of de eed afgelegd en ik ga ervan uit dat iemand zich hier naar eer en geweten uitspreekt. Ik heb het zelf verbazingwekkend gevonden -- en dat hebben we in ons TCI-rapport ook aangegeven -- dat in september 2004, want daar hebben we het dan over, een minister die al afgetreden is, hier nog echt staat te verdedigen dat het een heel lucratief en goed contract is geweest, terwijl de informatie die we nu hebben over wat er in die jaren al speelde aan twijfels en dergelijke toch een heel andere werkelijkheid weergeeft, die zeker minder lucratief is dan wat er werd verwoord.

Mevrouw **Vos**: Helder. Ik geef het woord aan mijn collega Elias.

De heer **Elias**: U zei net tegen mevrouw Vos: je weet gewoon dat de rekening bij de Staat komt te liggen. 2,4 miljard. Wanneer wist u dat precies? Kunt u zich dat herinneren?

De heer **Slob**: Dat bedrag?

De heer **Elias**: Dat het om een enorm bedrag ging en dat de gevolgen van een eventueel faillissement van de HSA voor de Staat waren, als gevolg van hoe de concessie in elkaar zat.

De heer **Slob**: Nu ja, hoe de concessie in elkaar zat ... De HSA is voor het over- en overgrote deel NS. We weten wat de verhouding tussen de Staat en de NS is. Als er dus een faillissement is, dan raakt dat dus de NS voor het overgrote deel.

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

De heer **Slob**: Ik heb niet een moment dat ik zeg: toen wist ik dat. Dat is volgens mij inherent aan de constructie.

De heer **Elias**: De vraag is van belang, omdat wij weten wanneer de Kamer dat voor het eerst officieel hoorde. Ik wil van u weten of u het al eerder informeel of anderszins of wat dan ook wist.

De heer **Slob**: U bedoelt wanneer dat vanuit het kabinet met de Kamer gedeeld is?

De heer **Elias**: Nee, ik vraag aan u wanneer u wist, voor uzelf: die concessie zit zo in elkaar dat als je de tariefrestringie nalaat, als je niet doet wat de NS graag wil en HSA omvalt, de financiële consequenties dan voor de Staat zijn.

De heer **Slob**: Voor zover ik weet is dat een wetenschap die ik al jarenlang met me meedraag. Ik weet dat de dreiging van een faillissement, wanneer wel of niet, pas in de loop der jaren steeds groter geworden is. En dan praat ik over 2005 en later. Dat is overigens ook het moment geweest waarop de Kamer met een eigen commissie aan de slag is gegaan. Wij hadden toen iets van: nu willen we echt de vinger erachter krijgen en dat lukt niet op de manier waarop we dat doen met AO'tjes en dergelijke.

De heer **Elias**: Ik vraag het omdat bij mijn weten -- maar ik zeg nadrukkelijk "bij mijn weten" en kijk ook nog even naar de staf -- pas in 2008 in het kader van het memorandum of understanding door de heer Eurlings is gemeld dat er ook daadwerkelijk een faillissement zou kunnen dreigen.

De heer **Slob**: Dat is iets anders. Het dreigen van een faillissement is de discussie over de vraag of die molensteen die om de nek van de HSA hangt, nu echt zo zwaar is dat ze eronder gaan bezwijken. Maar het feit dat, mocht zo'n faillissement plaatsvinden, de rekening linksom of rechtsom voor een

groot gedeelte toch bij de Nederlandse Staat terechtkomt, dat was volgens mij al vanaf het allereerste begin bekend.

De heer **Elias**: Ook uit Kamerbrieven? Dat was openbare informatie?

De heer **Slob**: Dat weet ik niet. Dat kan ik u niet vertellen.

De heer **Elias**: Vandaar dat ik het vraag. U zei: ik wist dat. Het zou nuttig zijn voor de commissie als u ongeveer kon aangeven wanneer u dat te weten kwam en hoe u dat te weten kwam.

De heer **Slob**: De grijze massa werkt op volle toeren op dit moment, maar ik kan u niet een bepaald moment noemen.

De heer **Elias**: Heeft de Kamer in uw periode vaak besloten overleggen gevoerd over het hsl-vervoer?

De heer **Slob**: In de periode van 2010 tot 2012 gebeurde dat regelmatig en het was eigenlijk heel vervelend. Er werden ook veel stukken in beslotenheid ter inzage gelegd voor de Kamer.

De heer **Elias**: Ik kom er zo op terug waarom dat vervelend was. Kwam het initiatief om besloten te overleggen van de Kamer of van de bewindspersonen?

De heer **Slob**: Dat wisselde, volgens mij.

De heer **Elias**: Wat was daar vervelend aan? Je kunt ook zeggen: dan hoor je tenminste nog eens wat.

De heer **Slob**: Het is altijd fantastisch om iets te horen, maar voor een Kamerlid is het ook wel plezierig als men iets kan doen met wat men gehoord heeft.

De heer **Elias**: Dat was de restrictie die meteen opgelegd werd?

De heer **Slob**: Omdat het vaak ging om marktinformatie, om het maar even kortheidshalve zo samen te vatten ...

De heer **Elias**: Was dat dan ook zo? Of was dat een smoes om u kort te houden in het gebruiken van die informatie?

De heer **Slob**: De keren dat ik erbij ben geweest -- het is mij niet gelukt om er altijd bij te zijn, zeker als lid van een wat kleinere fractie heb je soms nog meer portefeuilles die je moet doen -- was het vaak wel informatie, voor zover ik dat nog terug kan halen in mijn geheugen, want we praten echt al over een aantal jaren terug, waarvan ik mij wel kon voorstellen dat die niet zomaar gedeeld kon worden. Het lastige daaraan is dat je er niet aan mag refereren als je dat soort informatie eenmaal hebt en je een andere keer weer in een zaal zit waar wel iedereen bij mag zijn en waar de camera's draaien. Dat maakt het functioneren van een Kamerlid best ingewikkeld. Op enig moment heb ik ook maar besloten om dat soort informatie maar gewoon niet meer te gaan lezen, omdat het een goed debat met de minister blokkeerde. Ik was daarmee trouwens niet de enige. Mijn collega Aptroot, voormalig woordvoerder voor de VVD-fractie, deed hetzelfde.

De heer **Elias**: Was dat voor u ook een reden om soms te zeggen: ik word liever niet geïnformeerd?

De heer **Slob**: Ja.

De heer **Elias**: Dan hoor ik het wel, al dan niet via de hoogleraar die u net al naar voren bracht, en kan ik wel met die informatie uit de voeten, in het openbaar?

De heer **Slob**: Ik ben altijd op zoek gegaan naar publieke informatie, hetzij in eigen land, hetzij daarbuiten, om met de verantwoordelijke bewindspersoon

te kunnen spreken. Dat is volgens mij namelijk ook bevorderlijk voor een goede controle.

De heer **Elias**: Wat zou u in zijn algemeenheid aanraden aan Kamerleden als het gaat om die besloten overleggen en vertrouwelijke informatie?

De heer **Slob**: Er moet heel goed duidelijk zijn wat het doel is en er moet ook -- het zou mooi zijn als dat van tevoren, bijvoorbeeld door een voorzitter, al kon worden beoordeeld -- een inschatting worden gemaakt of het echt noodzakelijk is dat het in beslotenheid plaatsvindt. De Kamer heeft het trouwens een paar keer ook geweigerd, zeg ik kijkend naar dit dossier, weer met de TCI-pet op. Minister Netelenbos, haar naam is al een paar keer gevallen, heeft ook een keer in de gang van de Kamer gestaan met een behoorlijk groot aantal ambtenaren bij zich. Ze vertelde er zelfs bij dat er één ambtenaar was die voor die gelegenheid een nieuw pak had gekocht. Maar de Kamercommissie weigerde om in beslotenheid met haar te vergaderen. Ze konden dus weer terug naar het ministerie, inclusief de ambtenaar in zijn nieuwe pak. Dat soort situaties hebben zich ook voorgedaan op dit dossier.

De heer **Elias**: Dan had hij in ieder geval een nieuw pak.

De heer **Slob**: Zeker.

De heer **Elias**: Een van de aanleidingen voor de parlementaire werkgroep-Dijkema was vertraging bij de bouw van de treinen. Hebt u zich tijdens de bouw weleens afgevraagd of AnsaldoBreda wel goed werk zou leveren?

De heer **Slob**: Zeker, en ook of alles wel op tijd klaar zou zijn.

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

De heer **Slob**: Ik weet dat Ernst Cramer, dat is mijn voorganger op het dossier geweest als woordvoerder van de ChristenUnie, dat al in 2008 heeft gedaan. Ik weet ook dat er al eerder, volgens mij in 2005, Kamervragen zijn

gesteld, onder anderen door toenmalig woordvoerder mevrouw Dijkma. In die periode zijn verscheidene malen vragen gesteld over hoe het met de treinen zit. Ik heb zelf -- ik zeg het even uit mijn hoofd, maar ik denk dat het in 2010 moet zijn geweest, toen ik net weer woordvoerder was geworden -- ook een keer nadrukkelijk aan de bel getrokken, met informatie die wij hadden, met name uit het buitenland, dat er toch wel vragen te stellen waren over de reputatie van de treinenbouwer.

De heer **Elias**: Hoe kwam u aan die informatie? Van wie en wanneer?

De heer **Slob**: Dat was informatie die internationaal rondging, dus gewoon publieke informatie. Volgens mij begon dat met een krantenbericht in een buitenlandse krant of zo, maar in ieder geval is dat destijds aanleiding geweest om daar vragen over te stellen. Die vragen zijn ook gesteld. We hebben het helemaal aan het begin van dit gesprek al gehad over de bezweringsformules die soms terugkwamen bij dit soort vragen. Toen werd wel aangegeven dat men er serieus naar keek en dat er ook wel wat zorgen waren, maar dat de informatie die men zelf kreeg van HSA was dat het voor elkaar zou komen en dat de trein op tijd zou gaan rijden. In ieder geval voor de bewindspersonen was er geen aanleiding om daar gelijk verder werk van te maken.

De heer **Elias**: De heer Hofstra vertelde ons hier dat de Kamer weleens had overwogen om een keer in die fabriek te gaan kijken. Herinnert u zich dat nog?

De heer **Slob**: Nee, dat weet ik niet, nee. Maar dat de heer Hofstra dat in overweging zou hebben gehad, dat kan ik wel plaatsen, want hij was zeer nieuwsgierig.

De heer **Elias**: U herinnert zich niet aan een serieus signaal dat er overwogen is door de commissie van toen nog Verkeer en Waterstaat om daar te gaan kijken?

De heer **Slob**: Ik kan mij dat niet meer herinneren.

De heer **Elias**: Belangrijk is dat regelmatig de vertragingen bij de bouw van de trein tegenover de Kamer werden toegeschreven aan het veiligheidssysteem, het zogenaamde ERTMS (electronic rail traffic management system), waarvan de technische eisen nog niet duidelijk waren gespecificeerd. Vond u dat een geloofwaardige oorzaak van de vertraging?

De heer **Slob**: Daar heb ik wel twijfels over gehad. Niet dat ERTMS een nieuw gegeven was dat opkwam en waar men iets mee moest. We weten dat het uiteindelijk ook behoorlijk een van de vertragende factoren is geweest, naast een heel aantal andere factoren die er waren. Ik heb inderdaad weleens twijfels gehad. Vreemd is aan de andere kant dat het met de ERTMS bij de Betuweroute een stuk beter verliep en bij de hsl minder. Ik heb inderdaad weleens twijfels gehad of dat niet gewoon eigenlijk als een soort smoes, het kinkt wat plat, maar ...

De heer **Elias**: Excuus?

De heer **Slob**: Ja, in ieder geval iets om even tijd mee te winnen, omdat daarnaast nog die hele discussie speelde rond de gebruiksvergoeding en de zware last die dat was. Wij hebben daar nooit goed de vinger achter kunnen krijgen.

De heer **Elias**: Maar u dacht dat het mogelijk zo zou zijn?

De heer **Slob**: Wij hadden dat gevoel wel, ja. En ik heb dat ook weleens verwoord.

De heer **Elias**: Was het niet extra lastig, omdat dat systeem over veiligheid ging? Als het over veiligheid gaat, moet je immers extra voorzichtig zijn als Kamerlid, toch?

De heer **Slob**: Zeker, u zegt het. Ik ben het daarmee eens.

De heer **Elias**: Kunt u daarvan iets meer uitleggen?

De heer **Slob**: Als je de indruk hebt dat er dingen spelen, waarvan het de vraag is of het echt zo'n groot probleem is of dat het heel erg groot wordt gemaakt, kun je niet anders dan het verwoorden en daar vragen over stellen. Ik ben overigens een groot voorstander van ERTMS en ik hoop dat het straks overal heel goed gaat werken, maar het werd ons als een soort hindernis meegegeven. Je gaat inderdaad niet zeggen: duw maar even door als het om veiligheidszaken gaat, omdat je weet dat het grote gevolgen kan hebben als daarin fouten gemaakt worden. Als een trein niet op tijd remt -- we hebben dat helaas een paar keer meegemaakt -- kan dat heel veel slachtoffers tot gevolg hebben. Dat wil je niet voor je rekening nemen. Het was puur een discussie met de minister over alle hindernissen die er waren, want er waren er meer. Er lagen ook een aantal hindernissen in België, rond reistijden die minder snel waren, rond afspraken die met de Belgische vervoerder moesten worden gemaakt over de bediening van Breda en Den Haag. Er waren meer hinderlijke factoren, maar dit was er inderdaad één. Ik heb echt weleens twijfels gehad of die nu wel zuiver werd gebruikt of niet.

De heer **Elias**: Wie had er eventueel belang bij om ERTMS als excuus en niet geheel zuiver te gebruiken?

De heer **Slob**: In ieder geval heeft men misschien even wat tijd kunnen winnen.

De heer **Elias**: Wie is "men"?

De heer **Slob**: Wij dachten ook wel het kabinet. Er werden immers ook gesprekken gevoerd op dat moment. Op basis van de informatie die we nu hebben, weten we beter dan ooit dat dit ook het geval was, dat het kabinet op een bepaald moment ook tot de conclusie is gekomen: onverkort vasthouden aan het oude contract gaat niet meer, dus moeten we met elkaar nadenken wat voor nieuwe afspraken we moeten maken. Dat proces is

volgens mij al na de zomer van 2005 op gang gekomen. Dat ging natuurlijk allemaal niet zo heel erg makkelijk. Het leek er een beetje op dat misschien gewoon even wat tijd nodig was of zo, maar dat is puur mijn eigen conclusie die ik hier trek uit de gedachten die ik toen gehad heb.

De heer **Elias**: U had het vermoeden dat het niet helemaal lekker zat. U zegt: ik kreeg er de vinger niet achter. Probeerde u dat wel?

De heer **Slob**: Uiteraard, door gewoon vragen te stellen. Eind 2005 deed ik dat in de wetenschap dat er een Kamercommissie aan de slag ging onder leiding van mevrouw Dijkma. Dat was een stevige commissie, ook qua bemensing. Daar zat een aantal zeer ervaren Kamerleden in, die binnenskamers met alle informatie die beschikbaar was, bezig waren om een overzicht te verkrijgen van wat er nu eigenlijk speelde, wat er gaande was en wat er moest gaan gebeuren.

De heer **Elias**: In een van de eerdere verhoren is aan de orde geweest -- ik weet dat u in dat jaar geen woordvoerder was -- dat een directeur van de HSA aan een topambtenaar van Verkeer en Waterstaat -- HSA staat voor High Speed Alliance en is 95% NS -- meldt, op 26 maart 2008, dat in de brief aan de Kamer als reden van de problemen die er zijn bij HSA maar beter niets over het dreigende faillissement kan worden verteld en dat alle schuld aan de vertraging op complicaties met het veiligheidssysteem ERTMS moet worden gegoooid. Wat vindt u daarvan, als ik u dat nu opnieuw voorhoud?

De heer **Slob**: Nou ja, het geeft aan dat, als dat de bedoeling is geweest, ze daar bij mij aardig in zijn geslaagd, omdat ik toen inderdaad mijn twijfels heb gehad over de hele beveiliging en daar destijds ook vragen over heb gesteld.

De heer **Elias**: Als het zo gegaan is, en uit de stukken blijkt dat het zo gegaan is, is de Kamer dan niet zand in de ogen gestrooid?

De heer **Slob**: Dat zou je kunnen concluderen. Het is bij dit soort processen belangrijk dat er een open uitwisseling plaatsvindt van informatie, maar de

wijze waarop partijen erin zitten, de enorme belangen die ermee gemoeid zijn, maar ook het feit dat er contractueel nogal wat consequenties aan vastzitten, lokken soms het soort gedrag uit dat u net verwoord hebt. Om terug te komen op een vraag die de heer Van Gerven mij stelde: dat maakt het voor Kamerleden best lastig om daar uiteindelijk goed de vinger achter te krijgen en haar controlerende verantwoordelijkheid inhoud te geven.

De heer **Elias**: U zei: je zou kunnen concluderen dat de Kamer zand in de ogen is gestrooid. Wat zou ik anders kunnen concluderen? Of is uw formulering eigenlijk: je moet dat concluderen?

De heer **Slob**: Ik vind dat u dat wel aardig formuleerde.

De heer **Elias**: Dus de Kamer is op dat moment naar uw mening ...

De heer **Slob**: Ik ken dat hele stuk niet, maar als uit stukken blijkt dat men doelbewust één hindernis -- er waren er meer, gaf u net aan -- naar voren schuift en hoopt dat daar alle aandacht naar uitgaat, omdat men ook weet dat het lastig is om daar al te veel van te zeggen vanwege de veiligheidsaspecten die daaraan vastzitten en vanwege de mogelijke consequenties als het daar fout gaat, als dat klopt -- ik ga even af op uw woorden -- dan is men daar dus in geslaagd en heeft men dus inderdaad even de aandacht van andere onderwerpen af kunnen krijgen. En dat is natuurlijk niet acceptabel.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Slob, ik heb nog één vraag. U hebt in dit verhoor een aantal termen gebruikt om de aanpak van de kabinetten te typeren in hun omgang met de Kamer. U hebt het gehad over powerplay, bezweringsformules, de Kamer op afstand houden, besloten overleggen en vertrouwelijke informatie. Was het voor de Kamer mogelijk om adequaat te functioneren inzake het hsl-dossier? Of was het in dezen lastiger dan in andere dossiers?

De heer **Slob**: Ik heb gemerkt dat het bij dossiers als dit, waar de belangen heel groot zijn en de bedragen die erin omgaan, heel fors, inderdaad lastiger is voor een Kamer om adequaat te kunnen functioneren dan ik meemaak bij heel veel andere onderwerpen waar ik in de Kamer ook mee te maken heb gehad. Dat wil niet zeggen dat er altijd sprake is van wantrouwen tegenover een kabinet in de wijze waarop je als Kamer met het kabinet omgaat, maar je voelt gewoon en je weet ook dat de belangen groot zijn, je weet dat niet altijd alle informatie wordt gedeeld of dat dit in ieder geval soms in wat bedekte termen gebeurt, vanwege alle complicaties die eromheen bestaan. Dat betekent dat je ook echt op scherp moet staan als Kamerlid om op zo'n dossier goed je werk te kunnen doen. Zelfs als je het goed doet, weet je nog dat je tegen hindernissen kunt aanlopen doordat er in coalitieverband keuzes worden gemaakt, van: zo is het en niet anders. Het werd zelfs tot in regeerakkoorden vastgelegd. Dat zegt natuurlijk ook iets, want regeerakkoorden, dat weet men, zijn gestold wantrouwen. Op het moment dat je daar iets in gaat vastleggen, wordt dat wantrouwen bij wijze van spreken al inzichtelijk gemaakt. Daar heb je mee te maken.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat zou je in dit soort complexe situaties, waarin meerdere belangen spelen en waarin verschillende kabinetten de Kamer op afstand houden, kunnen doen om als Kamer meer grip te krijgen?

De heer **Slob**: Ik denk dat het heel verstandig is om nog een keer de rapporten van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten te pakken en de aanbevelingen te lezen die daarin zijn gedaan, tot en met heel gerichte afspraken op het moment dat je van start gaat met een groot infraproject, ook over de informatie-uitwisseling tussen Kamer en kabinet. Daarnaast is de informatiepositie van de Kamer cruciaal. Dat is een heikel punt en ik weet dat ook andere commissies daar tegenaan zijn gelopen, bijvoorbeeld op ICT-gebied. Ik kijk even heel nadrukkelijk naar de heer Elias. De Kamer moet in de positie worden gebracht dat ze de enorme hoeveelheid informatie die op haar afkomt, in al haar eveneens enorme gecompliceerdheid -- juridisch, technisch, noem maar op -- op een goede manier kan beheersen. Het is belangrijk dat er ook wordt geïnvesteerd in de positie van de Kamer. Wij

weten ook wel dat de tijden de afgelopen jaren in financiële zin niet van dien aard waren dat daar heel veel geld voor beschikbaar was, maar het blijft een voortdurend aandachtspunt, zeker bij dit soort onderwerpen.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder.

De heer **Slob**: Het gaat gelukkig ook weleens goed. De Hanzelijn is een voorbeeld van een project dat gewoon goed gegaan is in termen van tijd, in termen van budget. Er was zelfs nog 100 miljoen over. Er had zelfs nog een inpassing van betaald kunnen worden, maar dat geld is op een andere manier goed besteed, denk ik. Dus er zijn ook goede voorbeelden.

De **voorzitter**: We gaan een klein stapje verder. In 2005 bleek bij de oplevering van de treinen dat er enorme vertraging was. U zei: de minister kan niet vasthouden aan de formele opstelling dat dit de verantwoordelijkheid was van de NS. Kunt u zich dat nog herinneren?

De heer **Slob**: NS/HSA. Ik weet nog dat zij, als er Kamervragen werden gesteld -- ik denk zelfs dat het de allereerste Kamervragen waren van mevrouw Dijkema, maar later zijn dat soort vragen meerdere malen teruggekomen -- over hoe het met die treinen zat en of dat goed ging komen, heel vaak zei: dat is nog ver weg in de tijd. Maar ook: ik heb HSA daarop aangesproken en dit is wat ik terug heb gekregen. Dat was op een bepaald moment niet meer houdbaar, omdat de informatie ook wel van dien aard werd dat je gewoon doorkreeg: laten we elkaar niet voor de gek houden, dit gaat gewoon een keer fout; dit gaat niet lukken, sowieso in de tijd al niet. Complicerend was dat de planning ook op andere fronten niet gehaald werd. Ook de oplevering van de spoorbaan zelf is uit de tijd geschoten. Dat compliceerde de zaak weer voor het vervoer. Het liep op allerlei manieren niet goed en dan moet dat ook gewoon uitgesproken worden.

De **voorzitter**: U zei het heel scherp. Als er problemen ontstaan en de andere partij vast begint te lopen in haar eigen verantwoordelijkheid en dat ook met enige regelmaat meldt, dan kan de minister niet blijven steken in de

formele opstelling dat het nu eenmaal de verantwoordelijkheid van die partij is. Zei u met deze woorden eigenlijk dat de minister te weinig systeemverantwoordelijkheid nam?

De heer **Slob**: Ik vond, daar heb ik net al woorden aan gegeven, dat de bewindspersonen zich soms te snel verscholen achter een andere partij, in dit geval HSA. Dat gebeurde ook ten aanzien van de afspraken die met de Belgische vervoerder moesten worden gemaakt. Ik vond ook dat men soms te lang de andere partij, in dit geval HSA, heeft laten spartelen en dat men niet vanuit de systeemverantwoordelijkheid heeft bekeken: kunnen we het niet wat verder op de rails helpen, letterlijk en figuurlijk, omdat het anders misschien vast gaat lopen? Dat was heel formeel. Ik snap dat in die zin wel dat je natuurlijk contracten hebt afgesloten waarin die afspraken zijn gemaakt, maar zeker als je nu terugkijkt -- we leven nu wat later in de tijd -- zie je dat een bepaalde hete aardappel steeds doorgeschoven is. Uiteindelijk heeft het dus nog heel erg lang geduurd, tot de begrotingsbehandeling 2011, voordat er een keer een minister is opgestaan die daarop ingegrepen heeft. Voor de aanschaf van treinen en de vraag wat voor treinen en dergelijke, was dat natuurlijk al te laat, want dat liep allemaal al, maar niemand voor haar heeft dat gedurfd. Ik ben daar toen heel kritisch over geweest, met name ook omdat er heel omfloerst werd gedaan over welk bedrag daaraan zou hangen. De minister zei steeds: 390 miljoen, maar wij wisten eigenlijk allemaal wel dat het meer was, dat het zelfs bijna 1 miljard was, want er werd vooruitgegrepen op 400 miljoen van een concessie die moest gaan lopen en er zat ook nog geld van Financiën in. Ik heb het uiteindelijk geaccepteerd. Er heeft nog een Kamermotie gelegen van de Partij van de Arbeid en D66 om het niet te doen, maar die hebben wij niet gesteund. Die is verworpen. Ik denk dat minister Schultz daarin toen een goed optreden heeft gehad, al is het wrang, want het kostte veel geld. Veel dingen hadden voorkomen kunnen worden als er in het begintraject veel beter was nagedacht over vragen als: wat willen we nu eigenlijk met de NS? Wat willen we met dit vervoer? Hoe kijken we naar de toekomst? Maar goed, er moest ingegrepen worden.

De **voorzitter**: Nu gaat de Fyra rijden in 2012 en wordt die heel kort daarna van het spoor gehaald. Dachten we het ene onderdeel eindelijk opgelost te hebben, krijgen we problemen met de trein. Dan gaat in 2013 de Kamer akkoord met het alternatieve vervoer dat de NS toen voorstelde. Dat maakt het eindbeeld dat er een dure verbinding komt naar Brussel, minder vaak dan was bedacht, en de Benelux-plus-lijn, die er langer over doet dan voordat die hele hsl werd gebouwd. Hoe beoordeelt u dat nou?

De heer **Slob**: Wat voor termen wilt u horen?

De **voorzitter**: Zegt u het maar! Ik verwacht geen krachttermen, als ik eerlijk mag zijn.

De heer **Slob**: Die hoeft u van mij ook niet te verwachten. Het is natuurlijk een opeenstapeling van drama's geworden, waarvan het ene misschien nog wel vervelender was dan het andere. Maar wat er aan het eind gebeurde, was natuurlijk echt een wanvertoning. Het is echt heel erg dat het toen op deze wijze is gegaan en dat dit ook heel erg zichtbaar werd, voor alle Nederlanders, voor de belastingbetalers. Ik bedoel die hebben hun belasting betaald waar dit soort projecten uit gefinancierd moeten worden. Erg dat zo'n situatie kon ontstaan. Ook de verhoren die u in de afgelopen week weer hebt gehouden over de inspectie en dergelijke, daar word je niet vrolijk van, om het even heel onderkoeld te zeggen. Dat zijn allemaal dingen waar we niet blij van worden en het is te hopen dat het zich op deze wijze niet nog een keer gaat voordoen, voor zover er ooit nog van dit soort lijnen worden aangelegd.

De **voorzitter**: Dus als dan de heer Descheemaecker hier kleurrijk zegt "het is allemaal beter zo en jullie kunnen nu genieten van de Belgische treinen en de Thalys rijdt toch, dus het is beter dan ooit", vindt u dan ook dat de potentie van de hogesnelheidslijn op deze manier voldoende wordt benut? Wordt die voldoende gebruikt?

De heer **Slob**: Dat zal volgens mij in de toekomst nog meer moeten gaan gebeuren. Waar ik zelf wel blij mee ben -- dat hebben we ook in de Kamer al uitgesproken -- is het volgende. Feit is dat men in het begin niet wil. Er is eigenlijk vanuit prestigeoverwegingen gekozen voor een snelle lijn. Er moesten snelheden van 300 km/u gehaald worden. Dat was niet op basis van dat we dat Europees moesten en ook niet op basis van kosteninschattingen of vergelijkingen en dergelijke tot stand gekomen. Het ging echt puur om prestige. De andere kant van het verhaal is dat we, als er dan uiteindelijk een spoorlijn ligt en de integratie met het hoofdrailnet op goede wijze inhoud wordt gegeven, daarvan op een bepaald moment heel veel plezier kunnen hebben met elkaar.

De **voorzitter**: Vindt u de integratie een goede zaak?

De heer **Slob**: Ja, de integratie vind ik heel goed.

De **voorzitter**: Mevrouw Netelenbos zei: straks gaan ze daarover boemelen.

De heer **Slob**: Ja, mevrouw Netelenbos heeft meer dingen gezegd en niet alles is met instemming ontvangen. Ik acht het heel goed dat die integratie heeft plaatsgevonden. Dat heeft met name voor de reizigers in het zuiden van het land, in Brabant bijvoorbeeld, heel plezierige gevolgen gehad, maar ook voor mensen die naar Brabant toe willen. Die integratie, waar ooit in het prille begin over gesproken is, waar zelfs al gedachten over waren, die heeft aan het eind toch een plekje gekregen en daar ben ikzelf wel een voorstander van. Ik denk wel dat die integratie goed is.

De **voorzitter**: Beluister ik in uw antwoord dat u denkt dat misschien in de toekomst de mogelijkheden van de HSL-Zuid, zoals die nu eenmaal is neergelegd, toch benut zullen worden? Of blijft u daarin kritisch?

De heer **Slob**: Ik denk dat dit niet zal gebeuren op de wijze zoals het van oorsprong was bedoeld door degenen die het bedacht hebben in die agenderende fase, met treinen die 300 km/u rijden en zo. We hebben er als

commissie-Duivesteijn ook de vinger op gelegd dat dat in de Nederlandse verhoudingen gewoon erg lastig is, want je moet al snel weer op de remmen gaan staan, omdat er alweer een plaats aankomt. Bij ons is de ruimte gewoon beperkter, dus de overspannen verwachtingen van het begin zullen nooit uitkomen, maar als er een goede lijn ligt met internationale verbindingen en we daar straks op een goede manier gebruik van kunnen maken en het betaalbaar is voor de mensen, dan zou er ooit een tijd kunnen komen waarin we alle ellende waar u nu zo druk mee bezig bent en die op papier beschreven is, weer een beetje kunnen vergeten en optimaal gebruikmaken van alles.

De **voorzitter**: Kijkt u daar ook naar uit?

De heer **Slob**: Daar kijk ik wel naar uit, ja.

De **voorzitter**: Dat snap ik, maar kijkt u daar ook naar uit vanuit uw expertise, opgedaan tijdens de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten, dat uiteindelijk de beoogde doelen die men wilde realiseren niet zijn gehaald? Beoogd was niet alleen het vervoer, maar ook het bereikbaar maken van de Randstad, substitutie, dat mensen niet langer zo vaak met het vliegtuig zouden gaan, maar met de trein en dat ze uit de auto zouden stappen en de trein in.

De heer **Slob**: Ik denk dat de doelen op een gegeven moment eerst goed uitgediscussieerd moeten worden. Dat is met de Kamer onvoldoende gebeurd. Het is heel opvallend bij dit dossier van de hsl dat de Kamer in het begintraject eigenlijk de grote afwezige was. Toen het geagendeerd werd, toen er onderzoeken werden gedaan, rapporten werden geschreven en dergelijke, heeft de Kamer zich daar nauwelijks tegenaan bemoeid. Toen de Kamer zich er wel mee ging bemoeien, was het te laat, want toen lag het Tracébesluit al vast in het regeerakkoord. Dus de Kamer moet -- dat was ook een van de adviezen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten -- daarin vroegtijdig een rol krijgen. Als je de doelen goed met elkaar uitdiscussieert, kan dat alleen maar verrijkend zijn voor wat je daarna gaat

doen, al moet je altijd ook de wetenschap inbouwen dat er ontwikkelingen kunnen zijn in de loop van de tijd die toch om aanpassingen vragen. Als we bijvoorbeeld kijken naar wat er met het vliegverkeer nu gaande is, wat voor prijsknallers er soms zijn. Je vliegt echt voor een appel en een ei naar welke plaats ook in Europa, soms zelfs nog daarbuiten. Dat maakt het natuurlijk ook voor een trein heel moeilijk om daar tegenaan te concurreren. Dat is pas in de loop van de jaren ontstaan. Dat was in de jaren van de besluitvorming nog niet het geval. Er zitten altijd onverwachte dingen in. Goed nadenken over doelen, voordat je een keuze maakt, is belangrijk. Dan kun je ook voorkomen dat je aan iets gaat beginnen waar je gaandeweg niet meer uit kunt, omdat je eenmaal begonnen bent, omdat je keuzes hebt gemaakt, contracten hebt afgesloten, maar waar dan wel een opeenstapeling van problemen gaat ontstaan.

De **voorzitter**: Ik heb tijdens het verhoor een aantal dingen opgeschreven. Als ik ze langsloop, vind ik het best schokkend dat u zegt: de concessie was getekend, en toen kwam eigenlijk de Kamer pas in beeld; we hebben veel debat gevoerd, we stelden de juiste vragen, maar kregen vaak niet de juiste antwoorden en soms slechts verholde informatie. Ten aanzien van AnsaldoBreda is het de vraag of we wel de juiste informatie kregen. Uiteindelijk slaagde de Kamer er slecht in, de boel bij te sturen. Als het heel ingewikkeld werd, kwam er een regeerakkoord en werd het chefsache, dus dat betekent dat de fractievoorzitters of anderen zich ermee gingen bemoeien. Als het ingewikkeld werd, werden er besloten overleggen gehouden en kwamen stukken louter ter inzage, zo erg dat sommige Kamerleden dachten: we gaan daar niet eens meer kennis van nemen. Eigenlijk zou je -- dat is misschien wat boud gezegd -- op zo'n ingewikkeld dossier kunnen zeggen dat de Kamer op deze manier toch echt geen deuk in een pakje boter slaat. Hoe kan dat beter? U hebt daar een aantal dingen over gezegd. De doelen moeten scherper, de informatiepositie beter. Hoe zou de Kamer met zo'n ingewikkelde staatsdeelneming wel echt een kritische tegenmacht kunnen worden?

De heer **Slob**: Misschien door allereerst eens met elkaar een stevig debat te gaan voeren over de hybride situatie die ontstaat wanneer de NS, een staatsdeelneming, meedoet aan dit soort aanbestedingen. Ik denk dat het echt belangrijk is om dat debat te voeren. Ik ben ook benieuwd naar de inzichten die deze commissie daarover zal meegeven aan de Kamer. Het tweede is dat de commissie-Duivesteijn in haar aanbevelingen eigenlijk drie dingen heeft gezegd. Allereerst dat de betrokkenheid van de Kamer op de juiste momenten, hetzij in de politieke besluitvorming, hetzij in het uitoefenen van controle, op een goede manier geregeld moet zijn. Wij hebben er ook aanbevelingen voor gedaan welke momenten dat zijn, zodat je niet te laat bent, zodat die fase niet reeds gepasseerd is en het dus niet meer kan, of alleen nog tegen heel veel extra kosten. Het tweede is dat de informatiepositie van de Kamer echt op orde moet zijn. Ik heb op dit dossier te vaak gemerkt dat de informatie te omfloerst was, te verborgen. Ik heb een paar voorbeelden daarvan gegeven. Die zijn misschien schokkend en er zijn natuurlijk ook heel veel dingen wel goed gegaan, maar ik denk dat de dingen die niet goed zijn gegaan, toch wel genoemd moeten worden. De informatievoorziening moet echt op orde zijn.

De Kamer moet goed nadenken -- de afzonderlijke fracties moeten dat ook doen, maar de Kamer als collectief eveneens -- of zij voldoende bemenst en in staat is om inderdaad die tegenmacht te zijn. Kan de Kamer in zo'n heel groot project, waarin zo veel belangen spelen en waar het soms zo ingewikkeld is, technisch, juridisch, noem maar op, een goede rol vervullen? Als u maar even terugkijkt naar de afgelopen jaren en naar hoeveel wisselingen er in zo'n commissie zijn en hoe vaak er weer nieuwe woordvoerders komen te zitten die weer helemaal opnieuw moeten beginnen. Dat is best ingewikkeld, zeker met zo veel kabinetsvallen als we de afgelopen jaren hebben gehad.

De **voorzitter**: Oké. Ik kijk nog even rond. Er is nog één vraag blijven liggen. Waar had u nu exact de berichten over AnsaldoBreda vandaan? Was dat uit de internationale media?

De heer **Slob**: Voor zover het gaat over wat ik toen zelf heb gedaan, was het volgens mij informatie die we uit Denemarken kregen.

De **voorzitter**: Dat was dus niet interne informatie?

De heer **Slob**: Nee, het was publieke informatie die opgepakt was.

De **voorzitter**: Waar ging die informatie over?

De heer **Slob**: Dat was onder andere informatie over het feit dat deze treinbouwer ook treinen aan een ander land leverde waar men -- volgens mij had dat met de remmen te maken -- al heel snel de treinen van de rails heeft afgehaald, vanwege de problemen die ermee ontstonden. Ik vond dat op zich relevante informatie om ook in Nederland te bespreken, wetende wat er op ons afkwam.

De **voorzitter**: Oké. Ik kijk even rond om te zien of er nog vragen zijn blijven liggen. Dat is volgens mij niet het geval. Hebt u, alle zaken overziend en indachtig de dingen die u hebt gelezen in uw tijd in de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten nog ideeën over wat heel kwetsbare punten zijn, die misschien zelfs doen denken aan onregelmatigheden?

De heer **Slob**: Onregelmatigheden in de zin van?

De **voorzitter**: Dingen die heel fout zijn gegaan, waarvan u dacht: dit is gewoon verkeerd.

De heer **Slob**: Ik ben zelf tot de conclusie gekomen dat het heel goed is om je goed te concentreren op al die verschillende onderdelen van alles wat er gespeeld heeft, ook in de tijd, maar om toch iedere keer weer even naar het begin terug te gaan, naar de hoofdvraag van de start. Ik bedoel, de NS heeft in HSA-verband veel fout gedaan, maar de NS zat volgens mij in die beginperiode ook in een bepaalde situatie, in een cultuur, in een ontwikkeling van liberalisering, privatisering, er werd gesproken over een beursgang, al

zei de Kamer in meerderheid, minus de VVD: dat moet niet gebeuren, maar het was wel onderwerp van debat. Dat heeft ook bij de NS krachten losgemaakt die gingen denken: als dit onze toekomst is, dan moeten we echt in een goede positie zijn, dan moeten we meerjarig het hoofdrailnet in ons beheer hebben, maar dan moeten we er ook voor zorgen dat we een internationale verbinding zoals de HSA hebben. Dat heeft uiteindelijk ook geleid tot een bieding die veel te hoog was. Het is goed om over die beginvraag goed na te denken. Waarom is het fout gegaan? Wat was de onderliggende cultuur? Wat waren de redenen dat men die keuzes toen zo gemaakt heeft, keuzes die later zo ontspoord zijn? Dat is volgens mij ook nog de titel geworden van een boek over dit dossier. Het is goed om daarover met elkaar echt goed na te denken, ook als we verdergaan naar de toekomst.

De **voorzitter**: Hebt u op enig moment ook gedacht dat hier misschien wel fraude in het spel is, dat er echt iets strafrechtelijks fout is gegaan? Hebt u daar ooit een signaal voor gezien in de onderzoeken die u hebt gedaan, in de contacten die u hebt gehad?

De heer **Slob**: Niet dat men zich niet aan contracten heeft gehouden of wat dan ook. Dus dat soort termen zijn niet in mij opgekomen. Met name in het kader van de TCI-analyse van het vervoerscontract merkte je wel dat een deel van de discussie die binnenskamers en op de ministeries werd gevoerd, de strijd die daar soms werd geleverd, ook tussen bewindspersonen, soms van verschillende politieke opvattingen -- er is met name strijd geweest tussen de PvdA en de VVD, die de VVD bijna altijd gewonnen heeft als het om dit soort onderwerpen ging -- soms zo werd afgedekt dat diezelfde discussie geen goed vervolg kon krijgen in de Kamer. Was dat wel gebeurd, dan had de Kamer tot conclusies kunnen komen die dienstbaar zouden zijn geweest aan het goed laten verlopen van dit grote project. Dat heeft veel schade aangericht en ook heel veel geld gekost, want een deel van de politieke problemen is financieel afgekocht. Denkt u bijvoorbeeld aan de hsl-tunnel bij het Groene Hart. Daar zit een prijskaartje van 900 miljoen aan vast. Dat was puur een politiek probleem tussen VVD en Partij van de Arbeid dat

is afgekocht. Alle andere alternatieven, ook vanuit de Kamer -- er lag nog een alternatief van een van mijn voorgangers, Dick Stellingwerf -- werden zomaar aan de kant geschoven, ook de Bos-variant, terwijl daar ruimte voor was. Er was een meerderheid voor een Kamermotie die uiteindelijk, na weken getouwtrek achter de schermen, werd ingetrokken. Wij hebben als commissie inzichtelijk kunnen maken dat er op enig moment op het hoogste niveau, niet van fractievoorzitters, maar tot aan de minister-president toe, werd gezegd: als dit zo doorgaat, dan loop ik naar de Koning. Nee, de Koningin, was het toen nog. De woordvoerder van de Partij van de Arbeid zei tegen ons dat hij toen maar had gezegd: dan loop ik wel een stukje mee. Uiteindelijk was de eindconclusie wel dat de motie werd ingetrokken en dat het doorging, met een rekening van 900 miljoen erbij. Zo ging het dus vaak in dit proces. Dan is het verdraaid moeilijk voor partijen die niet in het hart van de zaak zitten om daaromheen nog enigszins invloed uit te oefenen op zo'n proces.

De **voorzitter**: Oké. Ik dank u voor dit verhoor en sluit het hiermee af.

Sluiting: 14.33 uur